

# De Stations- buurt

Gebiedsvisie  
stationsomgeving

Bunnik

Februari 2023

c X s

SVP

OKRA



# Colofon



## Publicatiedatum

Februari 2023

## Adres

SVP Architectuur en Stedenbouw  
't Zand 17, 3811 GB Amersfoort

## E-mail

[info@svp-svp.nl](mailto:info@svp-svp.nl)

## Projectteam

Maartje Luisman - SVP

Sara Vasquez - SVP

Marcel Blom - Cross Architecture

Simona Subaciute - Cross Architecture

Wim Voogt - OKRA landschapsarchitecten

Laura Spenkelink - OKRA landschapsarchitecten

## In opdracht van

Gemeente Bunnik

Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen dient men toestemming van SVP te vragen. In de meeste gevallen zal die graag worden gegeven.

## Voorbehoud

Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.

# De Stationsbuurt

**Gebiedsvisie stationsomgeving**

Bunnik

Februari 2023

# Voorwoord - Spannende toekomstplannen

Nadenken en plannen maken voor de toekomst is spannend. Er zijn mogelijkheden en kansen maar ook onzekerheden. Toch is het is het maken van toekomstplannen het mooiste wat we als gemeentebestuur kunnen doen. Dat is immers waar we voor staan! Een goede toekomst voor Bunnik en de Bunnikers.

Ik ben ervan overtuigd dat de toekomstvisie voor de stationsomgeving van Bunnik bijdraagt aan een kansrijke en duurzame toekomst voor dit belangrijke deel van onze gemeente.

De toekomstvisie voor de stationsomgeving leggen wij dan ook met trots en grote verwachtingen neer bij de gemeenteraad, bij samenwerkingspartners en bij alle mensen die wonen of werken in Bunnik.

Dat is spannend omdat er nog heel veel niet duidelijk is. Het is immers een visie. Pas in de komende jaren wordt dit een plan dat we kunnen uitvoeren met alle betrokkenen. Er zullen vragen zijn en misschien zelfs twijfels over de haalbaarheid. Want het is een ambitieuze visie. Maar zonder inlevingsvermogen en optimisme krijgen we het samen niet voor elkaar.

Het is ook spannend omdat we in de visie kansen beschrijven voor een gebied waar mensen graag willen wonen en werken. Een gebied dat past bij Bunnik en de unieke eigenschappen van onze gemeente. Waar klimaatadaptatie, duurzaamheid en groen heel belangrijke bouwstenen worden.

Maar het is vooral een prachtige stap die we met veel betrokkenen zetten op weg naar kansen en mogelijkheden. Vanaf het eerste moment dat we nadachten over de toekomstvisie hebben we mensen in Bunnik gevraagd wat zij belangrijk vinden voor dit belangrijke stuk Bunnik. We zijn de straat op gegaan voor interviews. Mensen kwamen naar de Boomgaarddag om te spreken met de ontwerpers. En een groep betrokken bewoners en ondernemers hield de plannenmakers scherp in de klankbordgroep. Ik hoop dat we ook bij de vervolgstappen mogen rekenen op zulke betrokkenheid.

Zonder samenwerking krijgen we een kansrijke visie zoals deze niet van de grond. Het is dan ook best uniek dat we dit doen met eigenaren in het gebied, ontwikkelaars en woningcorporaties. Alle kennis en betrokkenheid van Certitudo, BAM, LEKSTEDewonen en Portaal maken van deze toekomstvisie een document dat een doorkijkje geeft naar een prachtige duurzame toekomst die we met alle betrokkenen verder willen vormgeven.

Hilde de Groot  
Wethouder Stationsgebied







# Inhoudsopgave

<b>Inleiding</b>	9	<b>Uitwerking Gebiedsvisie</b>	37	<b>Afwegingen, dilemma's</b>	99
Aanleiding en opgave	11	De stationsbuurt	39	Uitruilen van groen	100
Proces en leeswijzer	15	Voor wie bouwen we?	45	Versmallen provinciale weg	101
		De toekomst van het werken	48	Relatie fietsbrug met ontsluiting	102
<b>Samenvatting</b>	17	Uitstraling toekomstige bebouwing	53	Toekomst fietstunnel	104
Een nieuwe buurt in Bunnik	19	Raamwerk	57	Overige onderzoeksvragen voor vervolg	106
Het ultieme fietsstation	21	Auto mobiliteit en parkeren	61		
De Bunnikse Bouwstenen	22	Klimaatadaptieve dragers	63	<b>Bijlagen</b>	109
		Openbare ruimte en groentypologiën	69	Bijlage 1: Participatierapport	110
		Visie op het station	77	Bijlage 2: De regionale context	119
		Handelingsperspectief NS/Prorail	78	Bijlage 3: Achtergrondinfo gebied	134
		Het ultieme fietsstation	81		
<b>Context en opgaven</b>	25	<b>Concept Ontwikkelkader</b>	85		
Hoe ziet Bunnik eruit anno 2023?	27	Fasering en ontwikkelstrategie	87		
Het DNA van Bunnik	29	Voorbeeld Spelregels bouwvelden	91		
Beleid en ontwikkelingen	30				
De opgaven	35				





# Inleiding



Van Zijldreef

Provinciale weg

Runnenburg

Maatschapslaan

Groeneweg

Anton van Dampad

A12

Baan van Fectio

Provinciale weg N421

# Aanleiding en opgave

Bunnik is een prachtig dorp in een dynamische regio. Al jaren wordt gesproken over ontwikkelingen in en rondom het stationsgebied. Een uitgelezen kans voor het dorp om nieuwe en betaalbare woningen te bouwen, maar ook om Bunnik als regiopoort verder te ontwikkelen. In het vastgestelde Plan van Aanpak 'Haalbaarheidsfase ontwikkeling stationsomgeving Bunnik, bouwen aan vertrouwen' zijn de kaders meegegeven. Voorliggende visie is een eerste stap in het onderzoeken van de haalbaarheid, het benoemen van de kansen maar ook het in beeld brengen van vragen en dilemma's.

## De voorgeschiedenis

In de 'Uitvoeringsstrategie Bunnik (2017)' wordt gebiedsontwikkeling van de Bunnikse stationsomgeving gezien als een groeikans en een goede mogelijkheid om voorzieningen aan te trekken en tot economische groei te komen. Het ontwikkelen van het station tot een aantrekkelijk knooppunt is in de uitvoeringsstrategie een randvoorwaarde voor het ontwikkelen van een grote woningbouwopgave.

In de 'Visie op wonen Bunnik 2017-2021' staat dat in de gemeente Bunnik meer woningen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de lokale behoefte met een goede balans tussen huur- en koopwoningen.

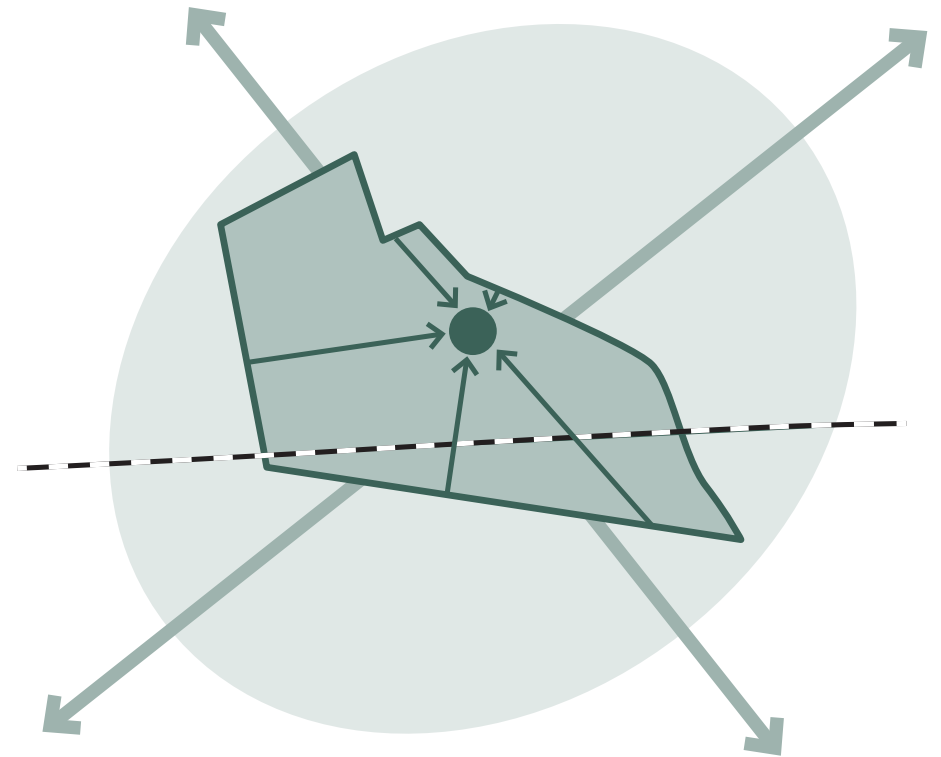
En natuurlijk moeten de verschillende doelgroepen starters, gezinnen en ouderen een plek krijgen. Alleen zo ontstaat een gezonde woonmarkt waarin sprake is van doorstroming. Een goede balans zorgt er ook voor dat mensen langer in Bunnik blijven wonen. En dat heeft weer gunstige gevolgen voor de economische dynamiek in Bunnik.

Eind 2019 stemde de gemeenteraad van Bunnik in met het maken van de plannen voor de gebiedsontwikkeling van de stationsomgeving. Bij deze planvorming houden we ook rekening met regionale ontwikkelingen, zodat we de strategische

positie van Bunnik zo goed mogelijk kunnen benutten. Uiteraard moeten we ook de lokale ambitie in de ontwikkelingen kunnen herkennen en meenemen, maar we verwachten dat een regionale afstemming van de plannen tot veel meerwaarde leidt. Met het vaststellen van het Plan van Aanpak 'Haalbaarheidsfase ontwikkeling stationsomgeving Bunnik, Bouwen aan Vertrouwen' in 2021 is de initiatieffase afgerond en wordt een start gemaakt met de haalbaarheidsfase, in het bijzonder de intentiefase.



Plangebied en studiegebied



lokaal en regionaal perspectief

In deze fase wordt gezamenlijk gewerkt aan een **integrale gebiedsvisie**, een strategische en inhoudelijker verkenning van de opgave waarbij het uitgangspunt is dat de Twaaf Apostelen transformeert van kantoor- en werkgebied naar een gemengd gebied waarin wonen, werken en voorzieningen een plek kunnen krijgen.

De visie moet bijdragen aan het oplossen van de huidige vraagstukken maar geeft ook eerste inzichten in hoe de ontwikkeling van de Twaaf Apostelen kan bijdragen aan de ambities voor de gemeente Bunnik en de regio. De gebiedsvisie is nadrukkelijk geen gedetailleerd eindplan. De visie moet - gezien de lange termijn van de ontwikkeling - een zekere mate van adaptiviteit en flexibiliteit in zich hebben. Tegelijkertijd moet de samenhang met andere plannen en visies op andere schaalniveaus geborgd worden. In de visie is dan ook onderscheid gemaakt in een **plangebied** en een **studiegebied**. Het plangebied betreft het gebied de Twaalf Apostelen en de scheg tussen het spoor en de A12. Aan dit gebied wordt ook gerekend. Het studiegebied onderzoekt de samenhang met de regionale opgave en laat kansen en mogelijkheden zien voor het gebied ten zuiden van de A12 tussen Bunnik - Odijk - Houten.

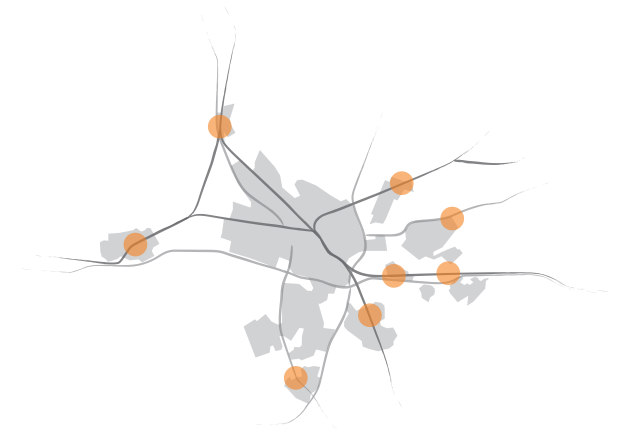
### Samenwerking

De gemeente Bunnik heeft met belangrijke stakeholders in het gebied een intentieovereenkomst gesloten, te weten Koninklijke BAM Groep NV, Certitudo Capital, LEKSTEDewonen en Portaal. Deze partners zijn intensief betrokken bij het opstellen van voorliggende gebiedsvisie. In deze fase wordt met bovenstaande partijen ook onderzocht hoe de toekomstige samenwerking het beste (juridisch) vorm kan worden gegeven.

### De uitdaging

In het coalitieakkoord 2022-2026 'Natuurlijk in Bunnik' staat het mooi verwoord: "*De gemeente Bunnik is één van de mooiste plekken in Nederland om te wonen. Dicht bij Utrecht met stedelijke voorzieningen, maar ver genoeg om te wonen in het groen. Tegelijkertijd kennen wij, als onderdeel van een dynamische regio, grote uitdagingen in onze gemeente. Betaalbaar wonen is vrijwel onmogelijk en de klimaatcrisis vraagt om snelle actie.*"

In het stationsgebied liggen volop kansen om deze uitdagingen aan te gaan en met oplossingen te komen die aansluiten op de kernwaarden van het dorp.



De acht regiopoorten  
(Ruimteijk programmatische verkenning BVR)

# Enquête: welke voorzieningen zou u graag zien?



# Enquête: welke aspecten wilt u graag in de visie zien?



# Proces en leeswijzer

Een goede visie maak je niet alleen. Voorliggende visie is in een intensief proces tot stand gekomen. In zogenaamde 'pressurecookers' is samengewerkt met ambtenaren, Provincie Utrecht, NS, Prorail en de partners van de gemeente in de gebiedsontwikkeling BAM, Certitudo, LEKSTEDewonen en Portaal. Daarnaast is ook de bevolking van Bunnik betrokken. Bewoners zijn op straat geïnterviewd en tijdens 'Boomgaarddagen' is dieper ingegaan op deelonderwerpen en -thema's. Een klankbordgroep leverde daarnaast in een viertal sessies belangrijke kennis en input die ook heeft bijgedragen aan voorliggende visie.

Deze rapportage begint met een **samenvatting** van de gebiedsvisie. In de 'Bunnikse bouwstenen' worden de belangrijkste onderwerpen van de visie toegelicht. Dit zijn de uitgangspunten die vastgesteld worden en straks een kader vormen voor het vervolgproces. Vervolgens wordt stilgestaan bij de beleidsmatige context en het DNA van het dorp Bunnik. Ook worden de belangrijke opgaven benoemd.

In het derde deel van de rapportage wordt de **gebiedsvisie** uitgelegd. Daarbij wordt ingezoomd op het plangebied van de Twaalf Apostelen en De Strip. De principes van de transformatie worden geschetst, de verschillende deelgebieden die

ontstaan en het duurzame raamwerk waarbinnen de transformatie plaats kan vinden. Vervolgens wordt ingezoomd op de onderdelen van het raamwerk en de beeldkwaliteit van de toekomstige bebouwing. Daarna komt de directe stationsomgeving aan bod. Hoe ziet de knoop eruit en wat is nodig om de knoop goed te laten functioneren.

Het vierde deel gaat in op de **ontwikkelstrategie**. Naast een visie op de plotsgewijze aanpak en een mogelijke fasering wordt ook de eerste indicatieve spelregelkaart uitgelegd met de ontwikkelprincipes per deelgebied.

In het vijfde en laatste deel worden **dilemma's en**

**onderzoeksvragen** geschetst en ingegaan op het vervolgproces. De gebiedsvisie is een eerste verkenning en laat mogelijke oplossingen zien, maar er zijn ook onderwerpen die om nader onderzoek vragen voordat hierover een besluit of standpunt ingenomen kan worden.

In **Bijlage 1** is een verslag opgenomen van het participatieproces. In **Bijlage 2** zijn eerste ideeën over de samenhang met de regionale schaal in beeld gebracht. Hierbij spelen zaken als ontsluiting, ontwikkeling van het (recreatieve) landschap en mogelijke toekomstige ontwikkelingen van woningbouw en werkgelegenheid een belangrijke rol. In **Bijlage 3** zijn kaarten opgenomen met de nodige achtergrondinformatie van het gebied.





# Samenvatting



Visiekaart

# Een nieuwe buurt in Bunnik

De gemeente Bunnik ontwikkelt zich. Er wordt gewerkt aan nieuwe woon- en werkgebieden, in bestaande kernen en daarbuiten. Zo breidt Odijk uit met het plan Kersenweide. In het dorp Bunnik is juist ruimte voor inbreiding. Het verouderde werkgebied De Twaaf Apostelen leent zich door de ligging direct naast het station voor een nieuwe invulling. Een compacte woonwijk, gemengd met andere (werk)functies, maar ook met een groen karakter zodat het wel past in Bunnik. Want Bunnik is en blijft een dorp met alle kwaliteiten die daarbij horen. Een hechte gemeenschap, ontspannen wonen en het landschap altijd dichtbij.

De volgende kernwaarden staan centraal bij de gebiedsontwikkeling:

- **Gastvrij en inclusief:** het stationsgebied oogt gastvrij, zowel voor nieuwe inwoners als voor treinreizigers. De nieuwe buurt is voor iedereen: doorstromers uit Bunnik maar ook nieuwe instromers uit de regio die kiezen voor dorps wonen.
- **Groen en gezond:** de buurt heeft een uitgesproken groen karakter met een groen en klimaatadaptief raamwerk en stimuleert een gezonde leefstijl door in te zetten op voetgangers en fietsers.
- **Levendig en innovatief:** de nieuwe buurt is levendig door de mix met andere functies. Innovatieve woonvormen maar ook bijzondere gebouwen laten zien wat Bunnik te bieden heeft.
- **Verbonden:** de buurt past bij Bunnik en is goed verbonden door logische routes. Maar ook binnen de nieuwe wijk zijn bewoners met elkaar verbonden in hechte buurtjes.

Verdichten en vergroenen gaan hand in hand in het stationsgebied. De auto neemt niet langer een prominente rol in en er wordt centraal op een aantal plekken geparkeerd in gebouwde voorzieningen. Hierdoor is minder verharding nodig en het gebied kan zo maximaal vergroenen. Voetgangers en fietsers krijgen ruim baan. Aantrekkelijke routes brengen je naar het dorpshart, Odijk en Houten, het buitengebied én naar Utrecht Science Park. Alles ligt op een steenworp afstand.

De transformatie van het gebied gaat stapsgewijs. Door te schuiven met functies in en buiten het gebied kunnen individuele plots transformeren. Dat gebeurt binnen een duurzaam en klimaatbestendig raamwerk dat is gedefinieerd. Voor de plots zijn spelregels opgesteld die eigenaren de mogelijkheid bieden om of wel hun gebouw te transformeren of sloop-nieuwbouw te plegen en te verdichten.



**Gastvrij en inclusief**



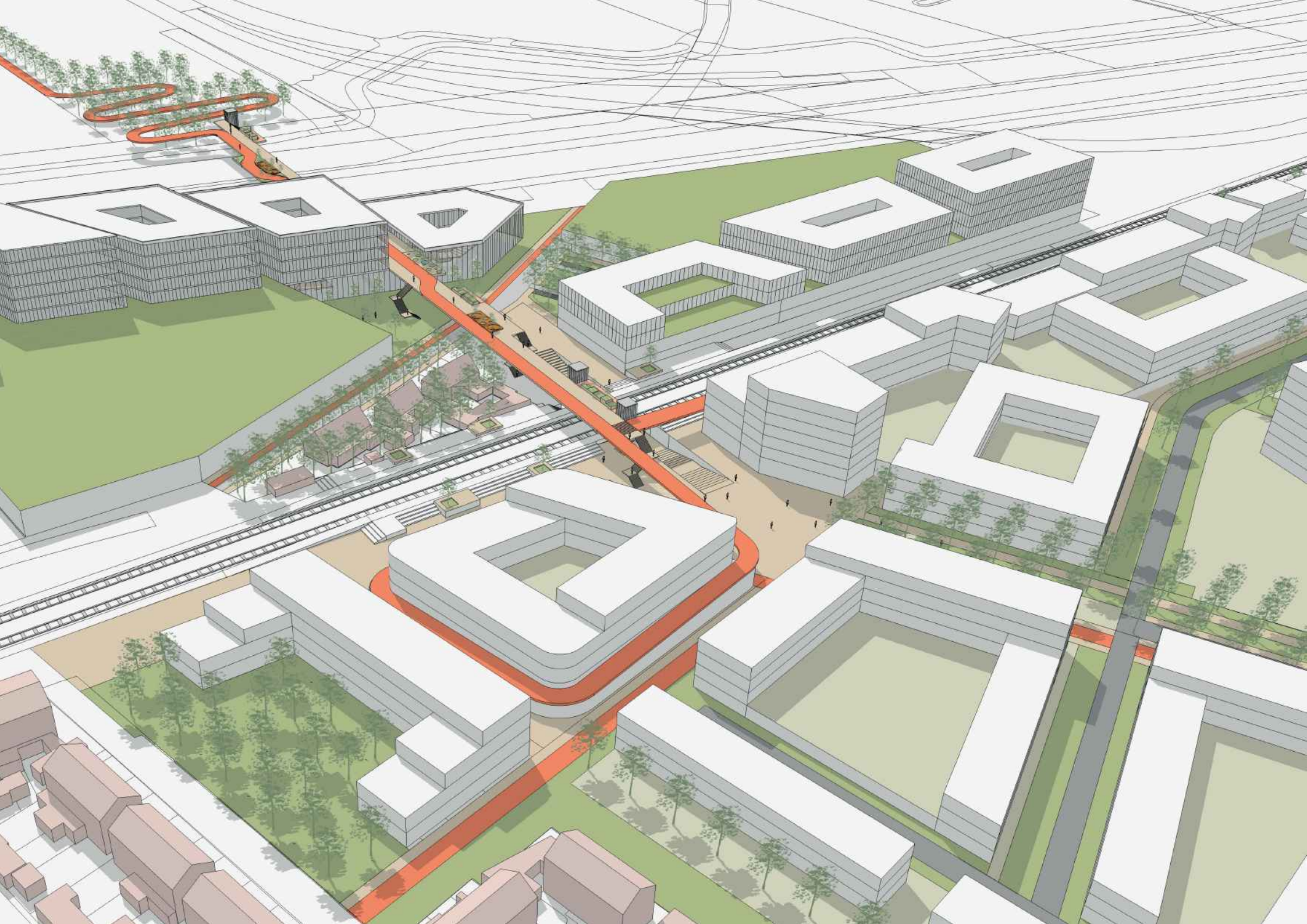
**Groen en gezond**



**Levendig en innovatief**



**Verbonden**



# Het ultieme fietsstation

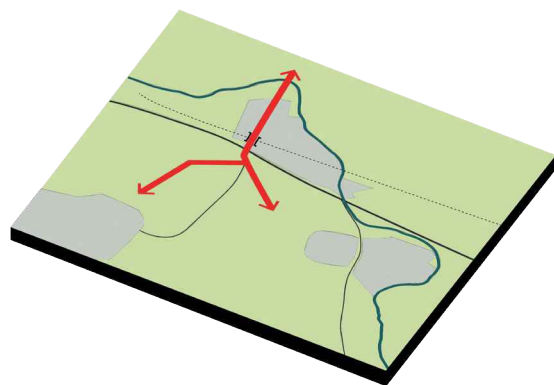
Bunnik heeft een unieke kans om hét fietsstation van de regio te worden. Dat sluit naadloos aan op de ambities van de gezondste regio van Nederland. Driebergen-Zeist is met haar nieuwe P&R-voorziening de ideale plek om de automobilist van de A12 te halen en over te laten stappen op de trein. Bunnik zet juist in op de 'treinfietsers'. De nieuw voorgestelde fietsverbinding maakt dat het station perfect bereikbaar is. De bijzondere nieuwe brug, geïntegreerd met gebouwen, maakt het kruisen van de grootschalige infrastructuur tot een bijzondere beleving en vormt een nieuw icoon bij de Poort van Utrecht. Via een nieuw gebouw op het huidige stationsplein fiets je ontspannen naar beneden- en omhoog. Een gebouwde fietsenstalling direct naast het station biedt het comfort dat past bij het station van de toekomst.

Het station in Bunnik is een haltestation. De situatie is overzichtelijk, de bestaande tunnel biedt toegang tot de perrons en nieuwe woongebouwen vormen een aangename en sociaal veilige omgeving van het station. In de nieuwe buurt is door de relatief hoge dichtheid voldoende draagvlak voor kleinschalige horeca. Nieuwe werkgebouwen met flexibele werkplekken maken dat Bunnik als station ook gevonden wordt door mensen die graag in een groene omgeving, op een steenworp afstand van het buitengebied, willen werken.

De noordzijde van het station is optimaal ingericht voor langzaam verkeer, voetgangers en fietsers. Aan de zuidzijde, ontsloten via de Baan van Fectio, is ook een Kiss & Ride voorziening opgenomen.



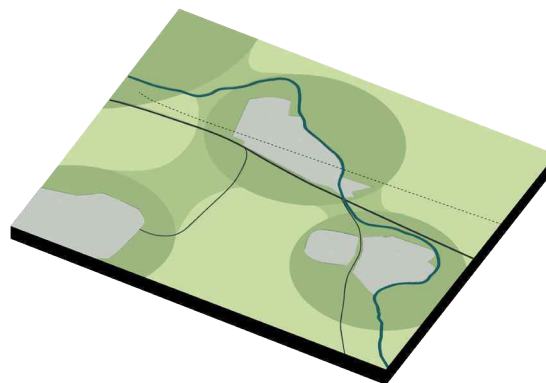
Het uitgangspunt voor de ontwikkeling van de Twaalf Apostelen zijn tien Bunnikse Bouwstenen. Deze bouwstenen vormen de essentie van de visie. Ze geven voldoende flexibiliteit om zaken verder uit te zoeken en te verdiepen, maar borgen ook de toekomstige kwaliteit van het gebied en de samenhang tussen de verschillende schaalniveaus.



### Een excellente (fiets)verbinding

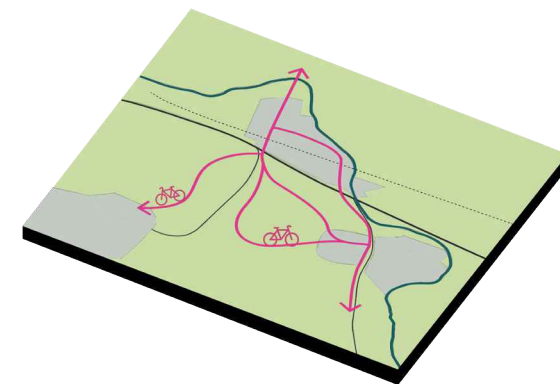
Deze vormt de ruggengraat voor nieuwe ontwikkelingen; de verbinding over de A12 maakt de dorpen, het USP én het landschap bereikbaar en is van belang voor de toekomstige ontsluiting van Kersenweide.

## Verbinding met de omgeving



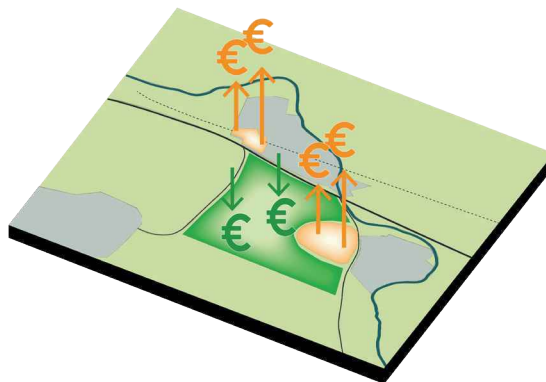
### De dorpen hebben een groene rand/omzoming

Die is typisch voor de streek, het groen maakt deel uit van een groter recreatief en natuurlijk raamwerk en verbindt gebieden in de regio.



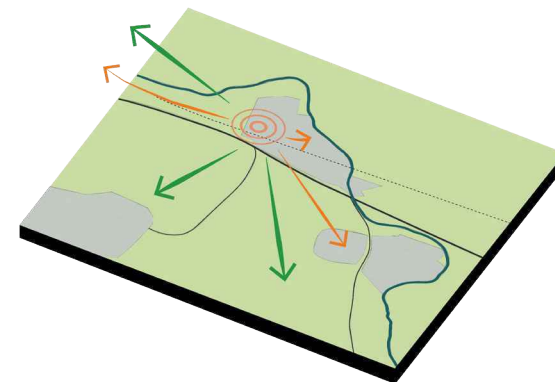
### We gaan anders om met mobiliteit

De weg is vol, we ontwerpen eerst voor de fiets. Dit stimuleert een gezonde leefstijl en biedt mee-koppelkansen voor recreatie.



### Investeer in de kwaliteit van het landschap

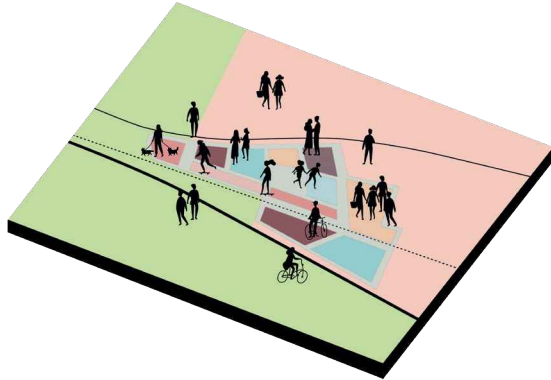
Dus verdichten én vergroenen; voorkom volbouwen van het landschap met laag-ruimtelijke kwalitatieve functies. Schuifruimte zoeken we vooral in bestaande gebieden en benut mee-koppelkansen.



### Het station is een multifunctionele poort

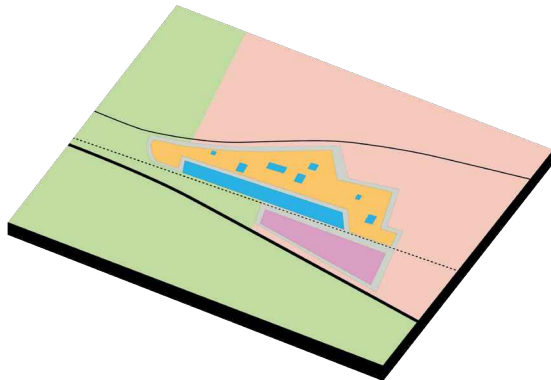
Een voorstation van Utrecht, een poort naar het landschap en een overstapleek voor de dorpen, het station richt zich op de treinfietser.

## Een sterk gebied



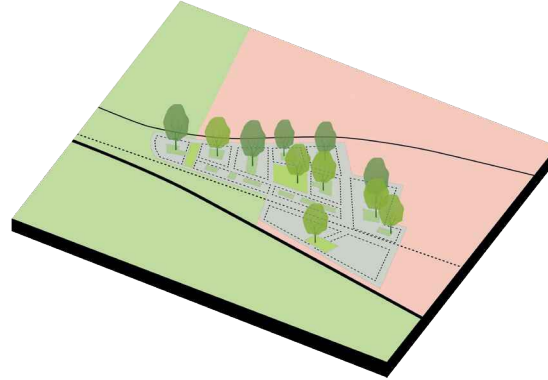
### We bouwen aan een hechte sociale gemeenschap en een inclusieve buurt

Dit betekent nieuwe, inclusieve buurtjes met een groen hart; community building op z'n Bunniks want iedereen in Bunnik woont groen.



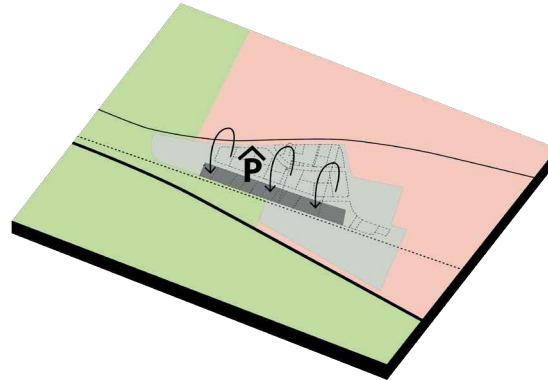
### Wonen en andere functies worden gemixt

De focus ligt op het maken van een levendige buurt met een mix van functies. Aantrekkelijke nieuwe werkfuncties komen op plekken waar niet goed gewoond kan worden.



### De openbare ruimte is bovenal groen en klimaat-adatief ingericht

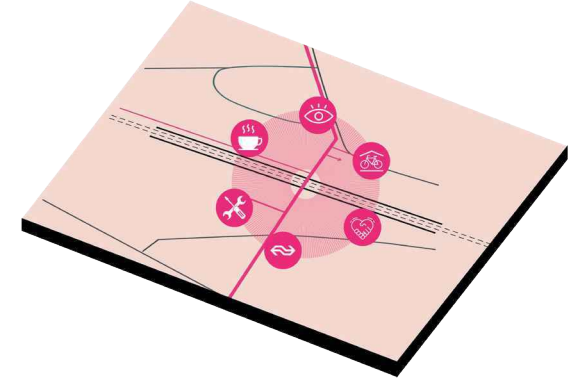
Het openbaar gebied vormt de ontmoetings- en beweegruimte voor de buurt, er zijn gradaties van openbaar-privé waardoor eigenaarschap ontstaat.



### We ontwikkelen plotsgewijs en lossen parkeren centraal op en uit het zicht

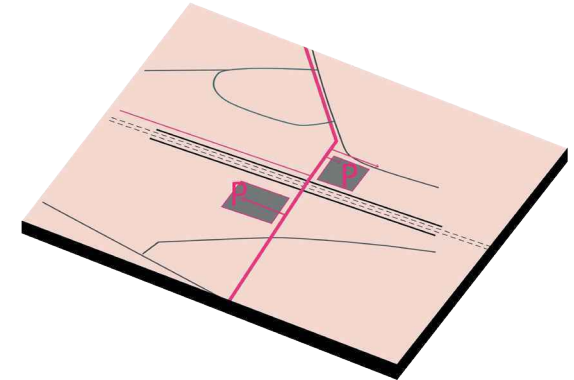
We verdichten én vergroenen door minder auto's op straat, samenwerken wordt beloond door meer bouw mogelijkheden.

## Station als knoop



### Het station is een halte

Een gastvrije en overzichtelijke plek waar je comfortabel kunt overstappen tussen modaliteiten met excellente fietsvoorzieningen.



### Het station is een 'fietsstation' - we richten ons op de treinfietsers

De routes vanuit verschillende kanten sluiten naadloos aan op een fijne en veilig gebouwde fietsenstalling.





# Context en opgaven



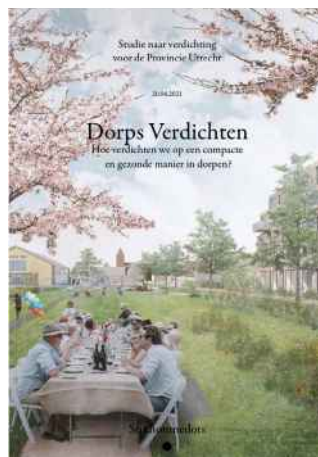
# Hoe ziet Bunnik eruit anno 2023?

Het dorp Bunnik is een rustig woondorp, in relatief korte tijd gegroeid aan een kruispunt van wegen langs de Kromme Rijn. De woonbuurten bestaan uit overwegend grondgebonden woningen met tuin en hebben een eigen signatuur die aansluit op de tijd waarin ze gebouwd zijn. De bebouwing is niet uitgesproken, het landschap rondom Bunnik is dat juist wel. Het dorp heeft een compact dorpshart met de belangrijkste basisvoorzieningen en een aantal kwalitatieve winkels. Echte gezelligheid wordt gemist in het dorp, zoals een leuk plein of ontmoetingsplek.

Opvallend is het contrast tussen de kleinschalige sfeer in het dorp in vergelijking met wat je ziet als je langs de A12 rijdt, het dorp binnenkomt of uitstapt op het station. Bij de entrees van het dorp domineert het beeld van kantoren en bedrijven waardoor je de kwaliteit van Bunnik, wonen in het groen en dichtbij prachtige landschappen, eigenlijk helemaal niet ervaart.

Ook opvallend zijn de meerdere doorsnijdingen van het dorp met grootschalige infrastructuur. Hierdoor liggen sommige gebieden wat geïsoleerd en is het op sommige plekken lastig je te oriënteren. Het station lag vroeger verder naar het oosten en dichtbij het centrum, maar is verplaatst. Hierdoor is de relatie met het dorpshart niet optimaal.





In de studie 'Dorps Verdichten' opgesteld door de provincie Utrecht, wordt een methodiek uitgelegd waarin naast ruimtelijke aspecten ook andere kenmerken geïnventariseerd worden om bij verdichting het dna van een dorp te kunnen waarborgen.

## Lage dichtheid

Hechte gemeenschap, sociaal systeem (ons kent ons)

Sterke eigen identiteit, meer gesloten gemeenschap

Eenheid in woningaanbod

Weinig verschillende voorzieningen

Kleinschaligheid (dorpse schaal)

Zelfredzaamheid (eigen ondernemingen)

Productieplekken

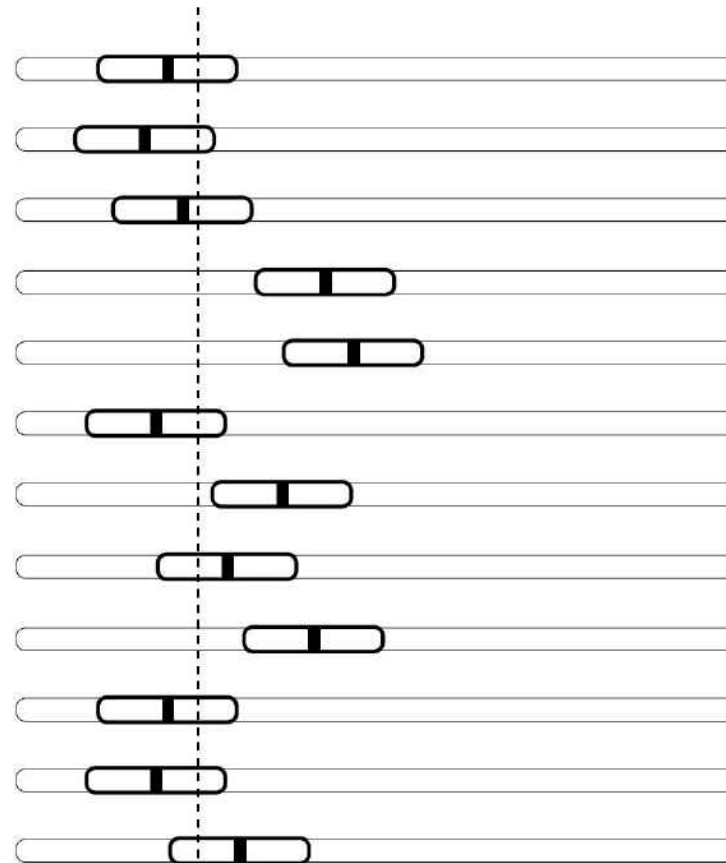
Tradities

Verbinding met natuur en ommeland

Rustig

Gezonde en kindvriendelijke woonomgeving

Hoog aantal autobezitters



*Waardering van aspecten in een gemiddeld dorp*

## Hoge dichtheid

Anonimiteit

Voor ieder wat wils, ook voor tijdelijke passanten

Diversiteit aan woningtypen

Rijkheid aan voorzieningen

Grootschaligheid

Afhankelijk, leunend op het netwerk

Weinig ruimte voor productie

Innovatie

Introvert en op centrum gericht

Reuring, levendigheid en hechtisch

Intensievere publieke ruimte, met slim ingepast groen

Brede mobiliteit (smart, openbaar vervoer)

# Het DNA van Bunnik

Bunnik is een echt dorp. Maar wat is dorps? En wanneer is het typisch Bunnik? En hoe breng je dat in beeld? Het DNA in beeld brengen is complex; het gaat om ruimtelijke kenmerken, maar ook om het voorzieningenniveau, de sociale structuur en de verbinding met het landschap. De provincie Utrecht stelde een studie op 'Dorps Verdichten' met een methodiek waarin de mogelijkheden tot verdichten onderzocht worden. Hoe dicht kan een dorp zijn op sommige plekken zonder het dorps op te geven?

Bunnik is in ieder geval een dorp van contrasten. Een paar historische parels. Veel fijne, groene en ontspannen woonbuurten. Een aantrekkelijk landschap op een steenworp afstand. Maar ook een intensieve werkzone langs de A12 met een heel andere schaal en maat met eerder een stedelijke dan een dorps uitstraling. En veel infrastructuur die Bunnik 'overkomen' is waardoor sommige gebieden versneden zijn en er veel barrières zijn ontstaan.

We vroegen het ook aan bewoners. Wat is typisch Bunnik? En dat nemen we mee in de gebiedsvisie om ook van het nieuwe gebied een passende aanvulling op het dorp te maken.



# Beleid en ontwikkelingen

## Klimaat en biodiversiteit

Het wordt droger en natter. We hebben last van piekbuien die we moeten bergen in het stedelijk gebied en we hebben behoefte aan schaduw in de zomer tegen de hit-testress. Verdichten en vergroenen gaan hand in hand. Minder verharding en meer groen is goed voor mens, dier en klimaat. Dat we onze gebouwen en omgevingen daarbij ook natuurinclusief inrichten spreekt voor zich. Zo verbeteren we ook de biodiversiteit. Juist in het gebied De Twaaf Apostelen liggen hier kansen voor het oprapen. Het gebied is nu volledig versteend en heeft weinig tot geen verblijfs-waarde.

## Duurzaamheid is de nieuwe norm:

- de natuur verwerft rechten
- grens tussen natuur-cultuur verdwijnt
- natuur als plaats om te leren en werken

## Duurzaamheid en energie

Nieuwbouw is per definitie duurzaam ten opzichte van de bestaande bouw. Duurzaamheid gaat over flexibiliteit en toekomstwaarde van gebouwen, over materiaalgebruik en CO<sup>2</sup> footprint, maar ook over het energieverbruik. In een gebiedsontwikkeling van deze omvang kun je in een vroeg stadium al duurzaamheid verankeren in het planconcept. Door bijvoorbeeld bij sloop-nieuwbouw in het gebied ook te kijken welke materialen hergebruikt kunnen worden in het gebied voor circulaire gebiedsontwikkeling.

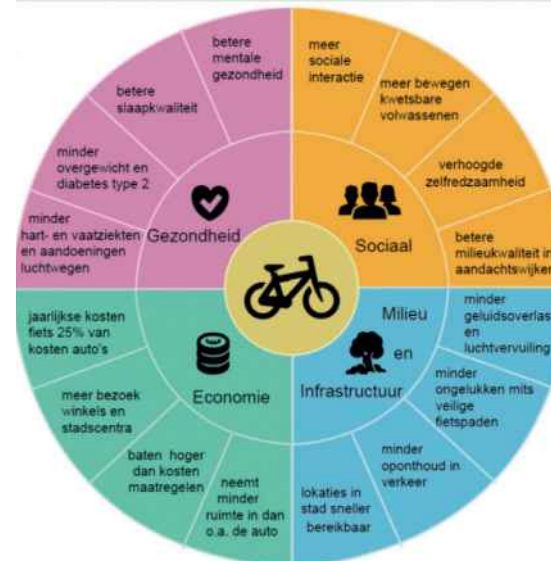


## Mobiliteit en bewegen

De weg is vol, parkeren vraagt om veel verharding en auto's staan een groot deel van de dag stil. Verdichten kan alleen als je ook anders omgaat met mobiliteit. We gaan meer fietsen en lopen, de voorzieningen liggen dus dichterbij. Een lagere parkeernorm kan als er excellente voorzieningen zijn voor voetgangers en fietsers en OV- faciliteiten op orde zijn. Ook het aanbieden van deelmobiliteit en slim omgaan met dubbelgebruik zorgt voor minder auto's. We gaan uit van het zogenaamde STOMP-principe (stappen-trappen- OV-MAAS-Privé-auto).



Positieve effecten van fietsen



## Verplaatsen wordt verbinden:

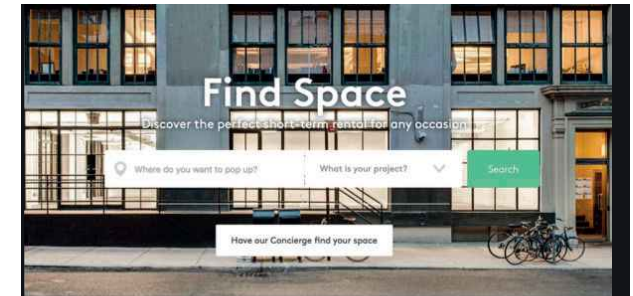
- de auto verdwijnt uit het straatbeeld
- het kantoor als co-creatie plek

## Wonen en leven

Er is een grote behoefte aan woningen. Betaalbare woningen. Maar niet meer van hetzelfde. Bunnik bestaat vrijwel geheel uit eengezinswoningen met privé-tuin. Maar er is juist behoefte aan woningen voor één- en tweepersoonshuishoudens, voor ouderen en starters. Zo kan binnen Bunnik ook meer doorstroming ontstaan. Dat betekent een andere typologie; geen huizen meer met kap maar gestapelde bouw. Maar het moet nog wel passen bij Bunnik, dus wonen in een groene setting, maar misschien met collectief groen in plaats van privé. De woningen worden ook kleiner. En mensen gaan meer delen. Dat past ook bij de doelgroep. We bouwen aan inclusieve buurten waar een mix van generaties kan wonen.

## Werken en voorzieningen

Werken is aan het veranderen, en dus ook onze werkgebieden. We werken niet meer van 9 tot 5, we werken meer vanuit huis en de grens tussen werk en privé vervaagt doordat we ook andere activiteiten ontplooiën. Het kantoor is geen werkplek meer maar een ontmoetingsplek. Nieuwe werkgebieden zijn gemengd met wonen, er is wat te beleven en hebben een hoge omgevingskwaliteit.



## Van eeuwig naar even:

- vervagen van grenzen tussen werk en vrije tijd
- vervagen van grenzen tussen productie en consumptie
- het dorp is terug, leve de buurt







### Sociaal/maatschappelijk

Bunnik is een echt dorp. Betrokken inwoners, een actief verenigingsleven en met veel ondernemerschap. Mensen kennen elkaar. Mensen geboren en getogen in Bunnik maar ook 'nieuwkomers' uit de regio. Veel hoogopgeleide mensen die hoge eisen stellen aan hun omgeving en aan het voorzieningenniveau. Het is belangrijk dat de groei van Bunnik geleidelijk gaat zodat er tijd is om nieuwe en duurzame gemeenschappen te vormen.

### Het verdwijnen van het midden:

- irregulier wordt regulier
- sneller én langzamer



## Regio

- Bunnik ligt in de **dynamische stadsrandzone** van Utrecht - wat is de juiste 'balans' tussen rood en groen in deze zone? Waar bouwen we aan landschap en waar is ruimte voor ontwikkeling?
- **Wat is de betekenis van het station in de regio** (ook t.o.v. Driebergen/Zeist en station Koningsweg/Lunetten) en welk type reiziger wil Bunnik faciliteren: de automobilist of de fietser?
- Hoe ziet het **landschap van de toekomst** er uit? Hoe **programmeren** we het landschap? Hoe passen de versterking/uitbreiding van recreatief netwerk én transitie landbouw daarin?
- Hoe kunnen we anticiperen op een nog onzekere toekomst: hoe ziet een **raamwerk** voor **mogelijke ontwikkelingen** eruit?
- Hoe loopt **de ideale fietsroute** van Odijk-west naar het station en USP?

## Gebied

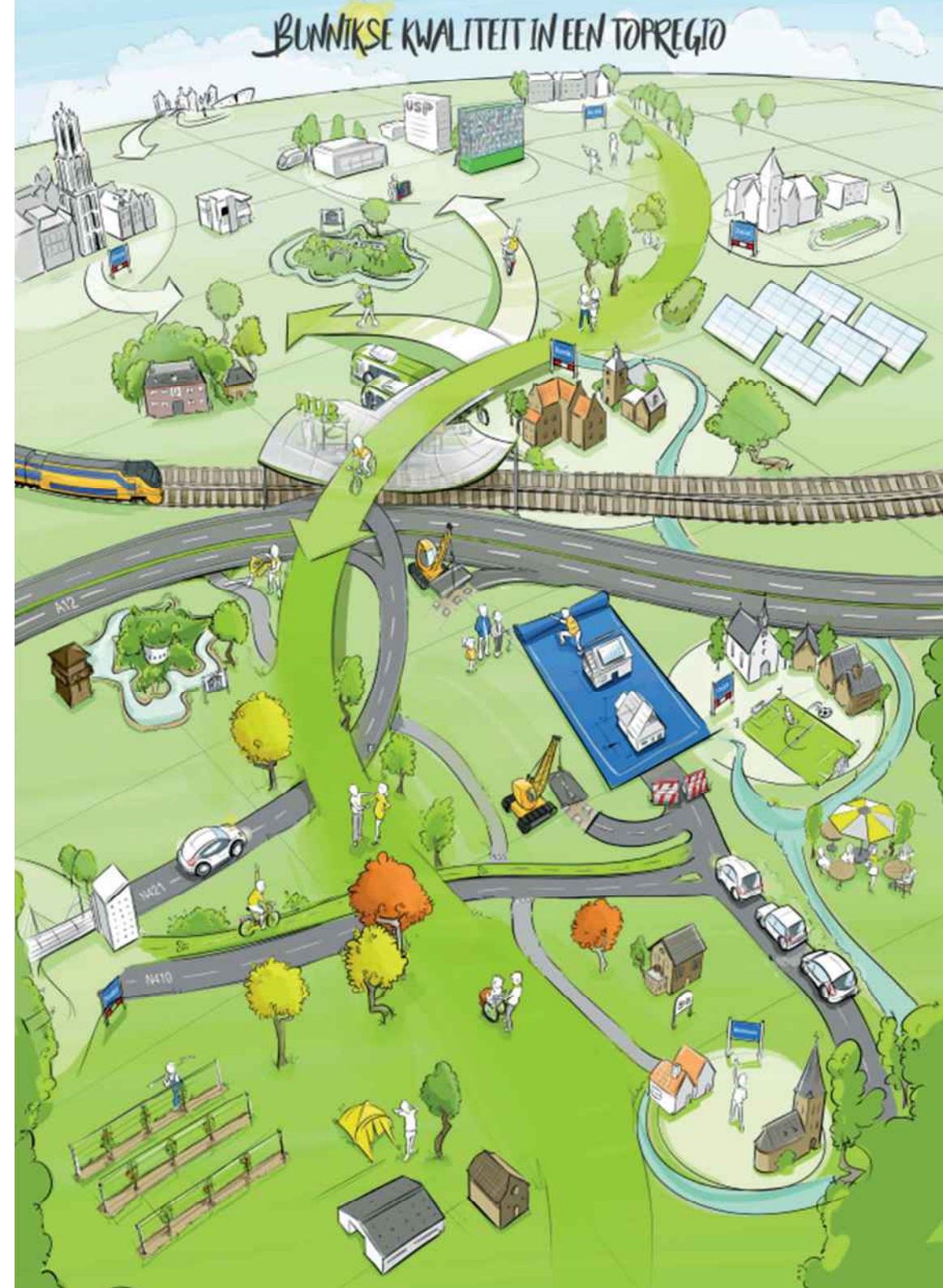
- Wat is de **identiteit en cultuur** van het dorp Bunnik? En hoe kan dit vertaald worden met een ander woonprogramma/nieuwe doelgroepen?
- Hoe ziet **Bunnik 2.0** eruit? Welke nieuwe functies horen daarbij?
- Hoe kan Bunnik de **uitstraling bij de entrees** naar buiten toe verbeteren/wat is gezicht Bunnik aan A12 en spoor?
- **Transitie mobiliteit**: van auto naar fietsdorp?
- Hoe kan een betere **verankering van station in het dorp** ontstaan en logische en aantrekkelijke routes naar het centrum?
- Hoe kun je in een gebied dat in de invloedssfeer ligt van spoor en snelweg (fijnstof/geluid) toch een gezonde woonwijk maken?
- **Kwaliteitsverbetering** De Twaalf Apostelen/scheg A12-spoor: nieuwe Bunnikse (woon)buurten !

## Station

- Wat is typisch Bunnik aan het station? Hoe weet je dat je in Bunnik bent? Welke **identiteit** geven we het station?
- Hoe kunnen we **fiets, OV en trein beter verknopen**?
- Welke **basisvoorzieningen** horen bij het station en hoe passen we die in binnen het gebied?
- Hoe kunnen we de **verblijfskwaliteit** verbeteren/vergroenen in het stationsgebied?
- Hoe sluiten de **routes** op elkaar aan? Hoe werkt de **logistiek** van het stationsgebied?
- Wat betekent een mogelijke **spoorverdubbeling** in de toekomst?

# De opgaven

Op basis van een breed uitgevoerde inventarisatie zijn tijdens een pressurecooker met alle betrokkenen de opgaven op verschillende schaalniveaus benoemd. Hier moet de gebiedsvisie een antwoord op geven. Aan de hand van bouwstenen per schaalniveau (zie bijlagen) is gediscussieerd en ontwerpend onderzoek gedaan naar synergiemogelijkheden: wanneer lukt het om de opgaven op regionaal-gebied en stationsniveau met elkaar te verbinden in een aantrekkelijke propositie?





# Uitwerking Gebiedsvisie



3D impressie van een mogelijke uitwerking van het toepassen van de 'Bunnikse Bouwstenen' in het gebied

# De stationsbuurt: een nieuwe, groene Bunnikse woonwijk

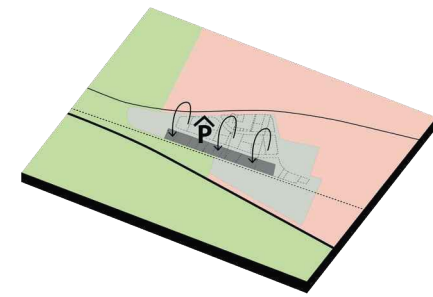
Het werkgebied De Twaalf Apostelen transformeert naar een nieuwe, groene, Bunnikse woonwijk: de nieuwe Stationsbuurt. Een gebied met een eigen identiteit en karakter, aanvullend op bestaande woonwijken van Bunnik en passend bij de verschillende doelgroepen waaronder ouderen en starters. Een gebied waar de leefbaarheid vergroot wordt bij een OV-knoop waardoor minder gebruik wordt gemaakt van de auto. Naast het werkgebied De Twaalf Apostelen wordt ook het gebied tussen het spoor en de A12 herontwikkeld. Dit gebied leent zich minder voor wonen, maar is wel een ideaal 'schuifgebied' voor werkfuncties waarmee Bunnik een nieuw gezicht naar buiten kan krijgen. Werkfuncties schermen geluid af en de woningen in het gebied hebben zoveel mogelijk één geluidsluwe zijde.

## Bunnikse identiteit

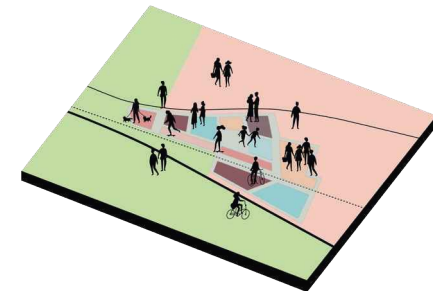
Het stedenbouwkundig concept voor de nieuwe wijk gaat ervan uit dat het gebied zich **plotsgewijs** ontwikkelt tot een nieuwe woonwijk. De bestaande wegen vormen daarbij het uitgangspunt, maar krijgen in de toekomst een ander profiel. Het raamwerk van bestaande wegen wordt uitgebreid met nieuwe groene dragers in het gebied. In het hart van het gebied is ruimte voor een buurtpark; een groen hart als ontmoetingsplek voor de wijk. Zo ontstaat een groen casco als **raamwerk** dat het gebied verdeelt in verschillende deelgebieden.

De deelgebieden vormen **Bunnikse buurtjes** met een eigen sfeer en karakter die aansluiten op de omgeving en zo verbinding maken met het dorp. Door het gebied op te knippen in kleinere deelgebieden ontstaan woongebieden van circa 200-300 woningen; de ideale omvang voor een buurt waarbinnen hechte gemeenschappen kunnen ontstaan.

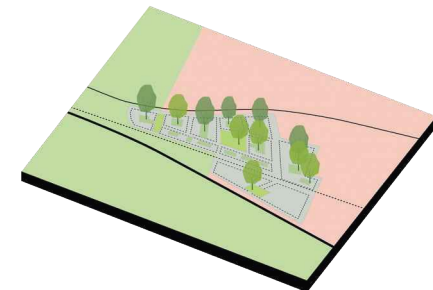
Door in de nieuwe Stationsbuurt anders om te gaan met de auto en deze centraal te parkeren, kan verdicht worden én vergroend. Door een hele **groene wijk** te maken wordt ook aansluiting gezocht op



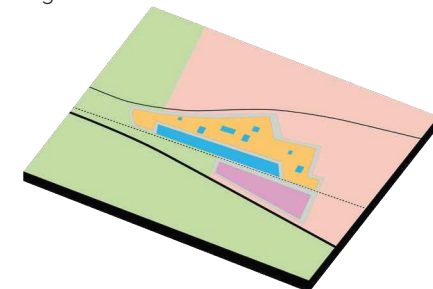
We ontwikkelen plotsgewijs en lossen parkeren centraal op: verdichten en vergroenen gaan hand in hand



We bouwen hechte sociale gemeenschappen en inclusieve buurten



De openbare ruimte is bovenal groen en klimaat-adatief ingericht



Wonen en andere functies worden gemixt



sterk raamwerk voor ontwikkeling



deelgebieden met eigen sfeer



mengen van functies in het gebied

dorpse Bunnikse waarden, dit is immers één van de zaken die inwoners van Bunnik zo hoog waarderen in hun woonomgeving. In het gebied kunnen **functies gemengd** worden. Bepaalde plekken in het raamwerk lenen zich in het bijzonder voor werkfuncties, zoals de zone langs het spoor en de directe omgeving van het station. Zo wordt ook geluid afgeschermd om een fijner woonmilieu te maken. Maar ook in de plinten van de woongebouwen is ruimte voor andere functies, bijvoorbeeld zorgfuncties of een supermarkt-to-go. Ook dit is typisch Bunnik; niet alleen wonen, maar ook ruimte voor ondernemerschap. Bunnik 2.0 kenmerkt zich door een interessante mix van functies, passend in een woongebied.

### De Bunnikse buurtjes

**De Groene Buitenplaats:** Deze plot is een bijzondere nieuwe entree van Bunnik komend vanaf Utrecht via de N411 en de Baan van Fectio. Een markant ensemble van woongebouwen refereert hier aan de buitenplaatsen in het landschap en geeft hiermee Bunnik een groene entree waarbij landschap en dorp op een passende wijze samenkomen.

**De Bunnikse Straatjes:** Bij de entree van het gebied ligt tussen de Dorpsstraat en de Regulierenring een deelgebied dat enerzijds de entree weg van het dorp markeert met kleinschalige en gevarieerde bebouwing, anderzijds ook een achterwand vormt voor het centrale middengebied.

**De Twaalf Apostelen:** In het hart van de nieuwe woonbuurt, binnen de Regulierenring, ligt het deelge-

bied 'De Twaalf Apostelen'. Twaalf nieuwe woongebouwen staan hier los in het groen, informeel en ruimtelijk. Dit gebied vergroent enorm en tesamen met het groene buurtpark in het hart van dit deelgebied ontstaat een groene buurt waar het ontspannen wonen is in een relatief hoge dichtheid. Een echte toevoeging aan bestaande Bunnikse buurten.

**De Wagons:** De zone langs het spoor leent zich voor compactere bebouwing die net als deelgebied De Dorpsstraat een achterwand vormt voor het groene middengebied. De bebouwing in deze zone schermt het geluid af en bestaat uit een mix van wonen en werken. Hofjes vormen entrees voor de kantoren aan het spoor.

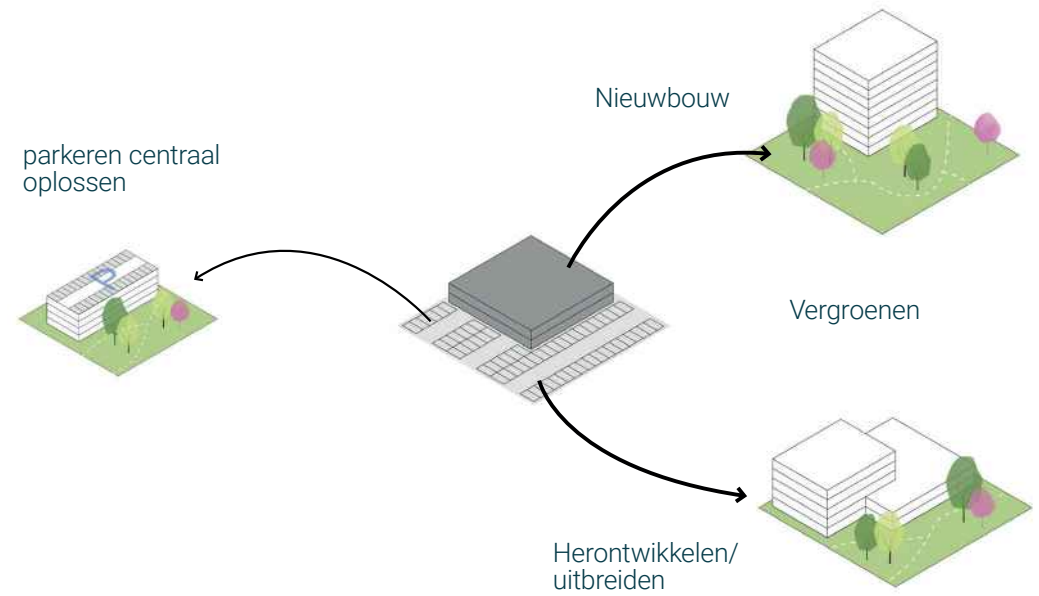
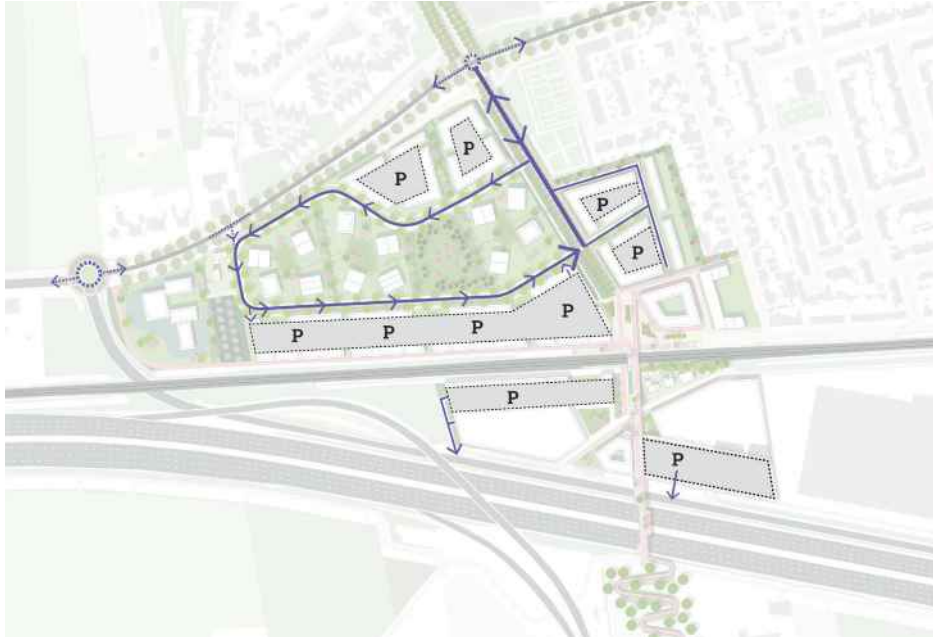
**De Hofjes:** Tussen de Runnenburg en de bestaande buurt ligt het hoofdkantoor van BAM. Het voornemen is deze plot ook te herontwikkelen tot woningbouwlocatie. Dit is een echt 'passtuk'. Hier zal een buurtje ontstaan dat een logische overgang vormt van het kleinschalige, grondgebonden woonmilieu naar de hogere dichtheid van het nieuwe woongebied.

**De Strip:** De scheg tussen spoor en A12 wordt een eigentijdse werklocatie. Hier is ruimte voor kantoren én bedrijven. Het gebied vormt dan ook schuifruimte voor bestaande bedrijven in het Twaalf Apostelengebied. De bebouwing kan hier best hoger zijn, passend bij de maat en de schaal van de A12. Dit is niet alleen de zichtlocatie van Bunnik, maar ook de poort van Utrecht.





De verschillende deelgebieden: de Bunnikse Buurtjes  
(indicatieve proefverkaveling)





### Succesfactoren bij transformatie

In Nederland worden op dit moment meerdere verouderde kantorengedebieden getransformeerd naar woonwijken. Het is goed om van de eerste resultaten te leren. Het is duidelijk dat een tweetal zaken zeer bepalend zijn voor de uiteindelijke (ruimtelijke) kwaliteit die gerealiseerd kan worden:

**Transformatie versus sloop-nieuwbouw:** Bij transformatie worden gebouwen over het algemeen gevuld met kleine woningen tot een maximum is bereikt. Investerings vinden vooral aan de binnenkant plaats en er is weinig budget beschikbaar voor een facelift aan de buitenzijde. Bij nieuwbouw ontstaat een hogere omgevingskwaliteit.

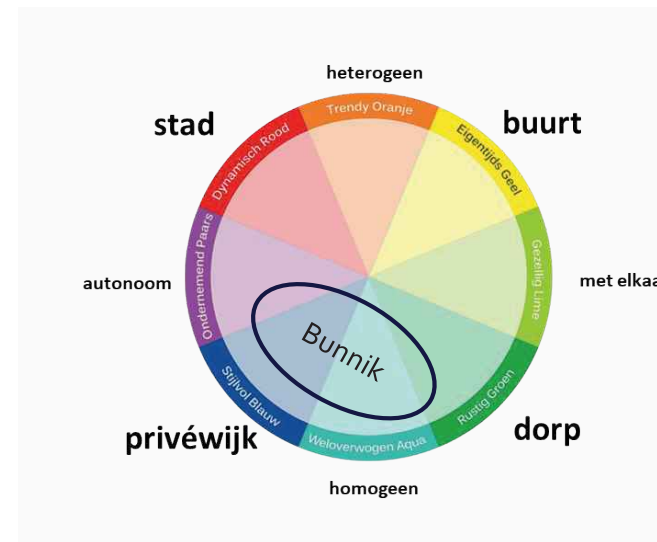
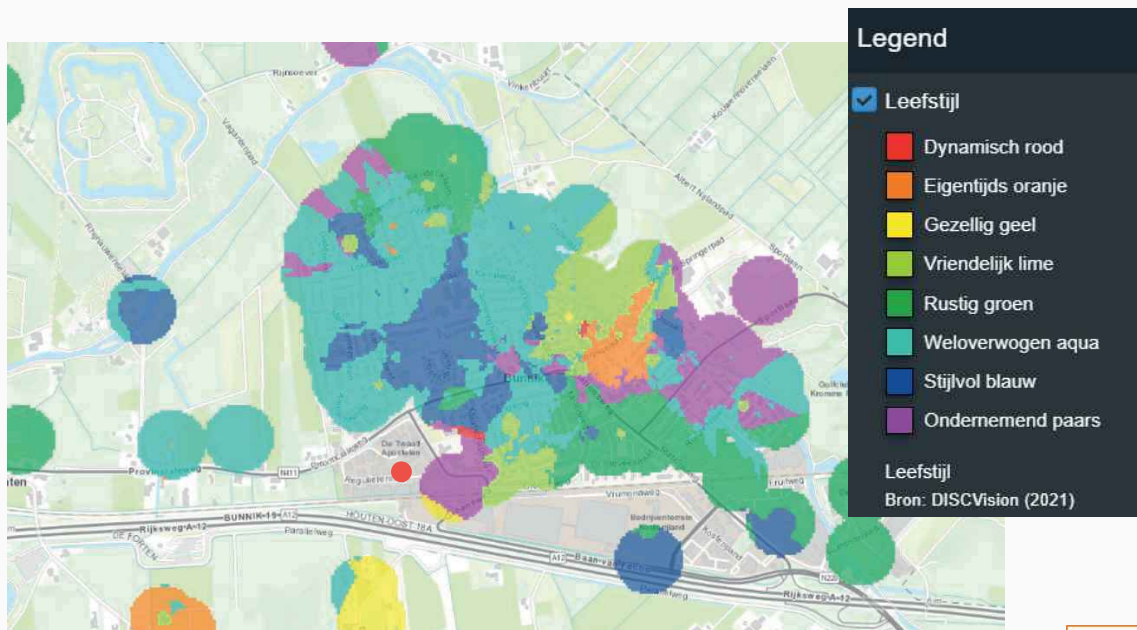
**Kwaliteit openbaar gebied en parkeren:** Bij transformatie blijven de bestaande parkeerplaatsen rondom het gebouw meestal in tact. Hierdoor blijft de auto het straatbeeld bepalen en is de mogelijkheid te vergroenen beperkt. Centrale parkeeroplossingen (hubs) komen moeilijk van de grond omdat niemand hierin de regierol neemt en bereid is de voorinvestering te dragen. Ook is er vaak geen geld voor het aanpassen van de straatprofielen waardoor de functionele inrichting behouden blijft en er geen woonstraten ontstaan.

### Strategie nieuwe Stationsbuurt

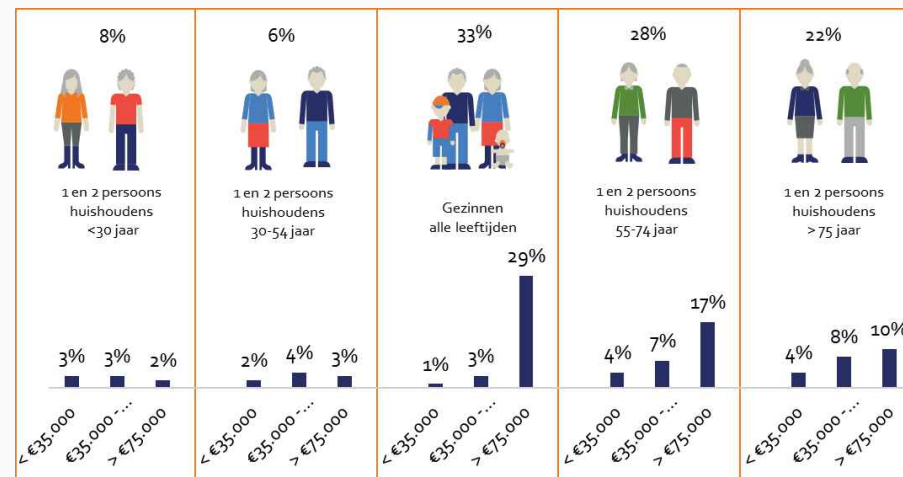
In De Twaalf Apostelen streven we naar een hoge woonkwaliteit die past bij Bunnik. Dat betekent dat verdichten mogelijk is, maar alleen als ook vergroend wordt.

Daarom gaan we uit van de volgende principes bij de plotsgewijze ontwikkeling:

- Parkeren wordt centraal opgelost in het gebied op een aantal plekken die daarvoor aangewezen worden.
- Sloop-nieuwbouw wordt gestimuleerd, alleen dan kan ook de dichtheid op de plot, de zogenaamde floor space index (fsi), verhoogd worden naar 2.0.
- Als een eigenaar toch kiest voor transformatie, is functiewijziging alleen mogelijk als het terrein vergroend wordt (dus auto's parkeren in een centrale parkeeroplossing) en de buitenzijde van het gebouw aangepakt wordt en een echte woonuitstraling krijgt.



In de kern Bunnik hebben de bewoners overwegend een Aqua, Blauwe en Paarse leefstijl. Deze leefstijlen zijn meer gericht op een eigen privé-omgeving (ruimte en veilig) en wonen graag in een exclusieve en comfortabele woning. Bunnik biedt hen een ideale combinatie; de rust met het comfort van voldoende voorzieningen en de bereikbaarheid van de stad.



Bron: Marktonderzoek Springco augustus 2021

# Voor wie bouwen we? - Programma en doelgroep

In het coalitie-akkoord staat de volgende zinsnede: "Om bij te dragen aan het oplossen van de grote woningnood en om de dorpen leefbaar en vitaal te houden bouwen we woningen. Deze woningen zijn duurzaam, betaalbaar en sluiten aan bij de woningbehoefte in Bunnik. We bouwen nieuwe woningen zo veel mogelijk binnen of tegen de bestaande dorpen." De gemeente heeft het voornemen een nieuwe woonvisie op te stellen met aandacht voor de woonzorgopgave en de differentiatie 30% sociale huur, 50% middeldure huur en koop en 20% vrije sector. Streven is ook de leeftijdsopbouw in de dorpen meer in balans te brengen. De woningbouw moet daarom diverser worden: meer betaalbare starterswoningen, appartementen voor jongeren, studentenwoningen en appartementen voor ouderen die kleiner willen wonen. Daarbij past ook ruimte maken voor bijzondere en collectieve woonvormen voor bijvoorbeeld ouderen zoals hofjes. Een gemengde buurt is een inclusieve en een gezonde buurt!

Certitudo Capital heeft Springco Urban Analytics gevraagd om ten behoeve van de herontwikkeling van de stationslocatie een onderzoek uit te voeren naar de omvang van de marktvraag in verschillende segmenten, de doelgroepen en hun wensen ten aanzien van bouwstijl, woonmilieu, stedenbouw, voorzieningen, mobiliteit en woonconcepten. Ook door AM is een verkennend woningmarktonderzoek uitgevoerd.

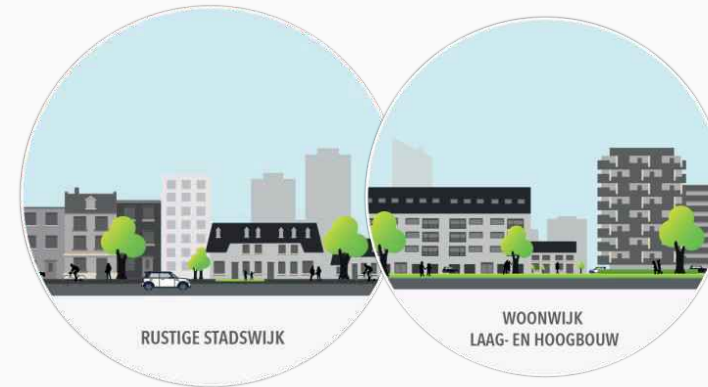
## **Huidige situatie**

De kern Bunnik is vooral een laagbouw woonmilieu met dorpse elementen in de luwte van de stad Utrecht. Deze elementen zorgen ervoor dat Bunnik zich onderscheidt ten opzichte van omliggende gemeenten en plaatsen. Houten heeft vooral een suburbaan woonmilieu en Zeist is een combinatie van suburbaan met luxe woonwijken. De voorzieningen van Bunnik versterken het dorpse laagbouw woonmilieu ten opzichte van Odijk en

Werkhoven. Zowel het woonmilieu en het voorzieningenniveau zorgen ervoor dat Bunnik een unieke positie heeft in dit deel van de provincie Utrecht. In de kern Bunnik hebben de bewoners overwegend een Aqua, Blauwe en Paarse leefstijl. Deze leefstijlen zijn meer gericht op een eigen privé-omgeving (ruimte en veilig) en wonen graag in een exclusieve en comfortabele woning. Bunnik biedt hen een ideale combinatie: de rust met het comfort van voldoende voorzieningen en de bereikbaarheid van de stad.

In de kern Bunnik bestaat de helft van het aantal huishoudens uit huishoudens met een leeftijd boven 55 jaar. In Nederland is deze groep 33% van het totaal. Een groot deel van deze inmiddels kleine huishoudens woont in ruime eengezinswoningen. Hoewel een groot deel van hen lang in de eigen woning zal blijven wonen, oefent deze groep in de komende jaren een specifieke vraag uit op de woningmarkt van Bunnik. Ongeveer 1/3 van de huishoudens in de kern Bunnik bestaat uit gezinnen. Opvallend is de hoge koopkracht onder de inwoners. Meer dan de helft van de huishoudens heeft een inkomen van meer dan tweemaal modaal. In het verleden zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd naar hoe de Bunnikse bevolking haar woonomgeving beoordeelt. De combinatie van rust en groen maar toch dichtbij de stad zijn belangrijke kenmerken voor veel huishoudens. Deze USP's van Bunnik kunnen worden benut en versterkt in de toekomstige identiteit van de stationsomgeving. Het biedt een kans om een brug te slaan tussen waar Bunnik zich al in onderscheidt en dit aan te vullen met een woonmilieu dat nog geen onderdeel is van de Bunnikse identiteit. Als we naar de vraag in het verzorgingsgebied kijken, zien we een sterke vraag naar ontspannen woonmilieus. Dit zijn woonmilieus die in Bunnik ruim aanwezig zijn.

## Mix tussen stad en suburbaan, ontspannen stedelijkheid



Maar we zien ook een ruime vraag naar **de rustige stadswijk**. Dit is een woonmilieu dat in het verzorgingsgebied niet veel voorkomt en waarvoor de stationslocatie Bunnik als TOD locatie (Transit Oriented Development) in potentie goede papieren heeft.

Deze vorm van stedelijkheid sluit door zijn ontspannenheid aan op de identiteit van het bestaande woongebied van de kern Bunnik en voegt een nieuw gewenst woonmilieu toe aan het palet.

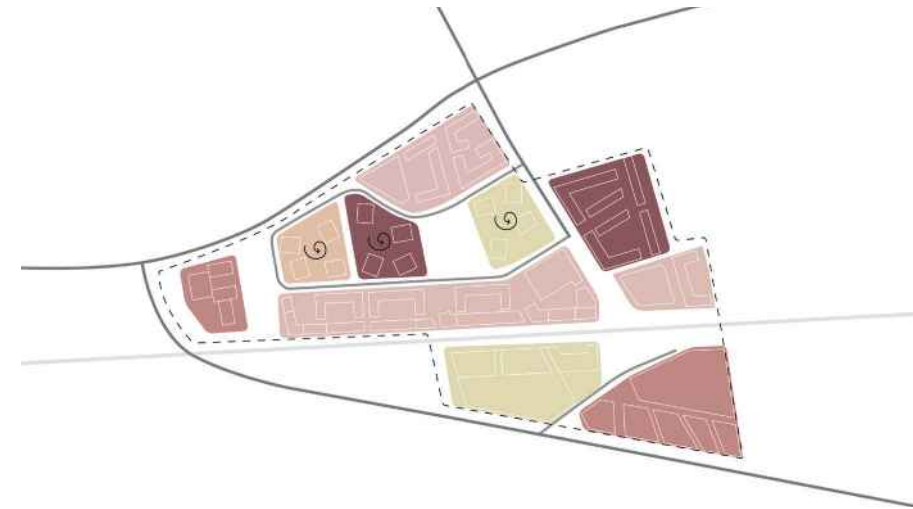
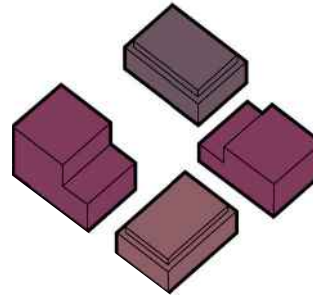
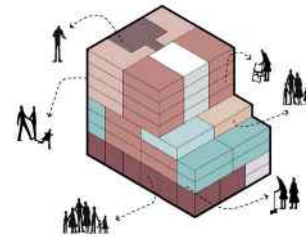
### Vraag/behoefte

Elk jaar gaan in de gemeente Bunnik zo'n 190 jongeren uit huis. Ongeveer de helft (circa 95) komt uit de kern Bunnik en gaat op zoek naar de eerste kamer of woning. In de woningvoorraad van Bunnik zijn weinig woningen voor starters aanwezig. Er zijn nog geen 300 woningen met een oppervlak onder 60 m<sup>2</sup> aanwezig. Bij een mutatie van 15% komen daarvan nog geen 45 per jaar vrij. Het is voor deze starters dus lastig om in de kern Bunnik een geschikte woning te vinden. In Bunnik is circa 50% van de huishoudens ouder dan 55 jaar. Bovendien neemt dit aantal tot 2035 met 750 huishoudens toe. Een deel van deze huishoudens zal graag door willen stromen

naar een woning die beter past bij de levensfase waarin zij zitten of binnen afzienbare tijd terecht komen. We zien dat van de verhuisgeneigde 55-75-jarigen 52% een appartement (50/50 huur of koop) als woonwens heeft. Van de 75-plussers wil 70% graag een appartement.

*De transformatie van de stationslocatie moet de identiteit van Bunnik versterken. Het uiteindelijke type woonproduct dat kan worden aangeboden kan breed zijn. Omdat het gebied langzaam zal verkleuren, biedt het stapsgewijs kansen voor verschillende doelgroepen. Naast bouwen voor ouderen en starters, kunnen in het gebied ook eengezinswoningen worden toegevoegd. Juist gezinnen met kinderen zorgen voor sociale cohesie in een gebied. Zo kan een goede mix ontstaan in een inclusieve woonwijk. Een gemengde wijk is een gezonde wijk!*

*(Bron: Marktonderzoek Springco augustus 2021)*



### **Hoe past dit in de Stationsbuurt**

In de gebiedsvisie is uitgegaan van een grotendeels gestapeld programma. Maar er is ook ruimte voor eengezinswoningen. De mix maakt het juist interessant. Verschillende deelgebieden bieden ruimte aan een diversiteit van typologiën, losse alzijdige gebouwen in het groen maar ook meer groene hoven waar ook collectieve woonvormen goed een plek kunnen krijgen. Maar ook maisonnettes en andere nieuwe

woonvormen zijn goed denkbaar. Afhankelijk van de ontwikkelstrategie kunnen sociaal, midden en duur gemengd worden per blok (als een individuele plot ontwikkeld wordt) of kan in een buurt of cluster met meerdere plots gekozen worden om aparte gebouwen te ontwikkelen per categorie. Beide principes zorgen ervoor dat een inclusief en gemengd gebied ontstaat.

# De toekomst van het werken in de Stationsbuurt

In De Twaalf Apostelen ontstaat steeds meer leegstand. Het vastgoed is verouderd en voldoet niet meer aan de wensen en eisen van deze tijd als het gaat om werklocaties. Het gebied biedt nu ruimte aan een grote diversiteit aan bedrijven, kantoren, maakindustrie, maar ook productiebedrijven. Een deel van deze functies zal in de toekomst verdwijnen: sommige bedrijven groeien en zoeken een nieuwe plek, andere bedrijven, zoals bijvoorbeeld BAM, willen wellicht terugkeren in het gebied maar dan in meer passende huisvesting. De nieuwe Stationsbuurt blijft vanwege de goede bereikbaarheid met de nabijheid van het station en de A12 op een steenworp afstand van Utrecht, in de poort van de regio, een aantrekkelijke vestigingslocatie. Bijvoorbeeld als hub van het Utrecht Science Park.

De zone ten noorden van het spoor biedt ruimte aan nieuwe kantoorfuncties of andere vormen van bedrijvigheid die zich laten mengen met wonen. Door de hof-achtige structuur hebben de kantoren aan het spoor toch een 'adres' aan de Regulierenring. In de plinten van de woongebouwen direct rondom het station kunnen functies een plek krijgen die zich zowel richten op de toekomstige bewoners als de werknemers van bedrijven. Denk aan een lunchroom of kleinschalige horecafunctie, flexibele werkplekken, sportvoorziening, kinderopvang, zorgfuncties, een kleine supermarkt en dergelijke. De zone tussen het spoor en de A12 kan met een meer efficiënte inrichting en wellicht deels dubbel grondgebruik flink intensiveren. Hier is ruimte voor bedrijven én kantoren op een zichtlocatie langs de A12. Deze schaalvergroting past ook bij de regiopoort-ambitie.



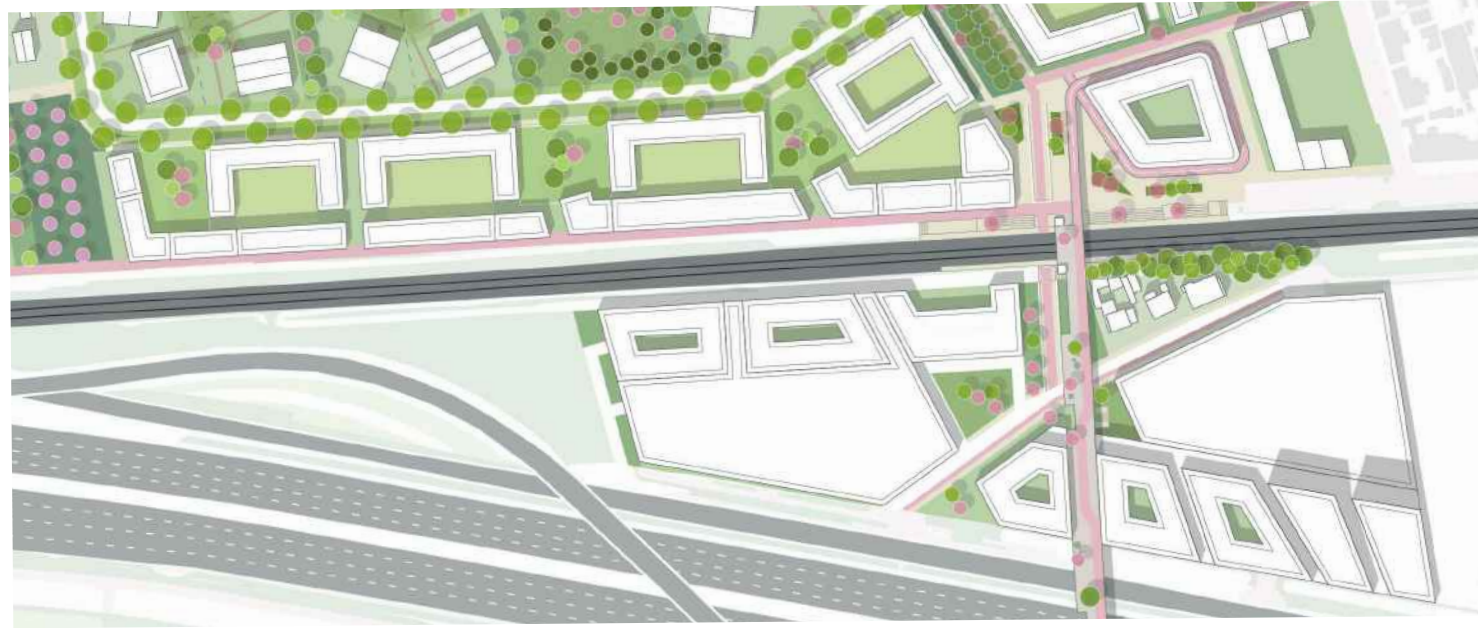
MarkOne, CROSS Architecture, Dusseldorf

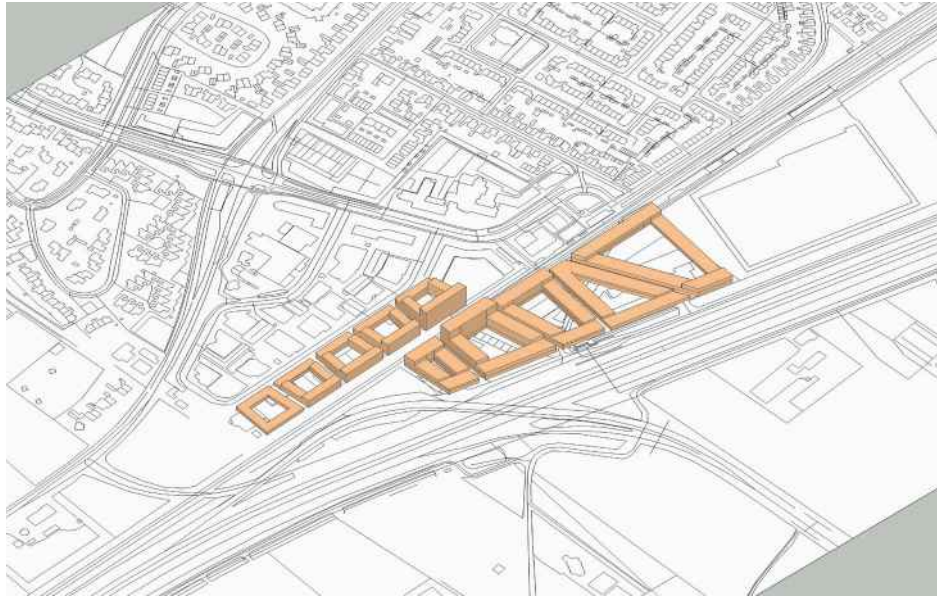






Mixed-use building, Skylab Architecture, Portland





Verkennde studies met bouwmogelijkheden in De Strip



Verkennde studies met bouw mogelijkheden in De Strip



# Uitstraling toekomstige bebouwing

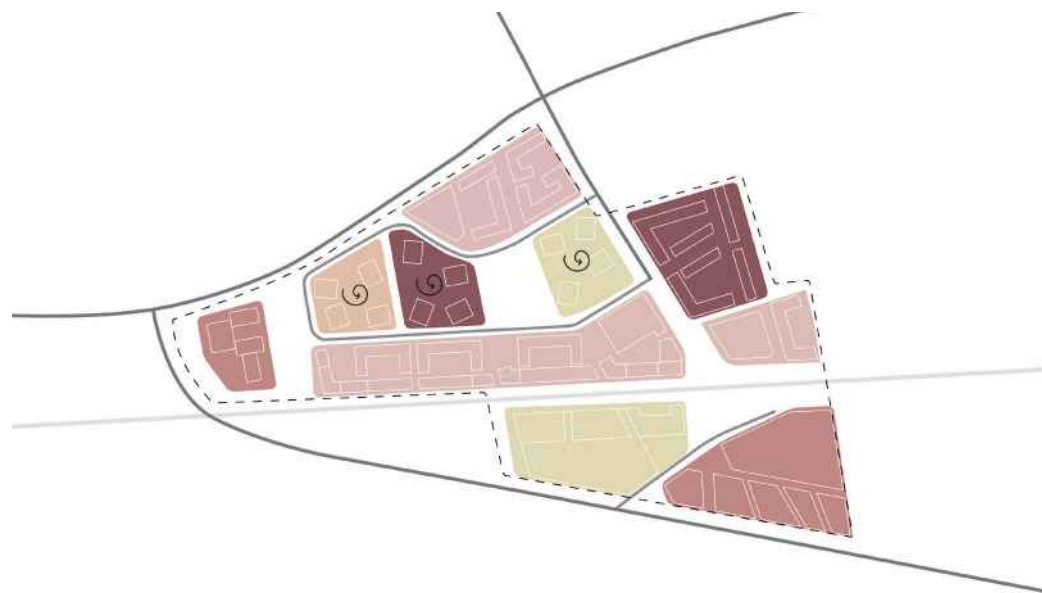
De nieuwe Stationsbuurt wordt een groene buurt met een eigentijdse uitstraling. De kwaliteit van de openbare ruimte staat voorop, de architectuur van de nieuwe gebouwen ondersteunt deze. Doordat de bebouwing overwegend gestapeld is, zal de uitstraling echt anders zijn dan het bestaande dorp, waar vrijwel alle bebouwing twee lagen met kap is. Door de typologieën van de verschillende deelgebieden ontstaat al de nodige variatie in het gebied. Binnen de deelgebieden zoeken we daarom juist naar rust en samenhang. Zo wonen mensen straks in een herkenbare buurt met een eigen karakter. Buurtjes om trots op te zijn.

## Buurtjes met een eigen karakter

De verschillende buurtjes kunnen een eigen sfeer en karakter krijgen. Dat kan door de stedenbouwkundige opzet en woningtypologieën, maar ook door kleur- en materiaalgebruik. Bij de verdere uitwerking van de gebiedsvisie kan dit samen met de eigenaren en de ontwikkelaars van de plots nader bepaald worden. Wat maakt het in alle gevallen typisch Bunniks? De samenhang met het (collectieve) groen, de aandacht voor menselijke maat en schaal (ontwerpen op ooghoogte) en subtiële variatie binnen overwegend samenhangende buurtjes. De openbare ruimte wordt dus altijd in samenhang ontworpen met de gebouwen.

## Samenhang in kleur en materiaalgebruik

De meest eenvoudige wijze om samenhang binnen een buurt te creëren, is door te sturen op kleur- en materiaalgebruik. Door te kiezen voor een beperkt



palet qua kleur- en materiaalgebruik per buurt ontstaat rust en samenhang in het gebied. Alle bebouwing is als het ware familie van elkaar terwijl het gebied gefaseerd en in verschillende tijden ontwikkeld wordt.

### **Gevarieerde volumes en gevels**

Variatie ontstaat op natuurlijke wijze in het gebied. 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 bijdraagt aan het Bunnikse gevoel.

### **De stad op ooghoogte**

Ontwerpen vanuit de beleving van de bewoners en gebruikers van het openbaar gebied is erg belangrijk om een menselijke maat en schaal in het gebied te

krijgen. Daarin is het goed ontwerpen van de plinten essentieel. Deze horen in een stationsgebied extra hoogte te hebben. Dat geeft flexibiliteit en toekomstwaarde. Er is bijzondere aandacht nodig voor de overgang tussen openbaar en privé. Een goede oplossing voor de zone tussen het gebouw en de straat draagt bij aan een prettige beleving op ooghoogte. Deze oplossing kan per korrel van een blok verschillen, waardoor ook op ooghoogte een prettige variatie ontstaat als je door het openbaar gebied beweegt. Het maken van goede, aantrekkelijke entrees van woningen/woongebouwen hoort daar 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, mits het niet tot dichte gevels leidt.

### **Duurzaam en natuurinclusief**

Het is eigenlijk geen vraag meer - we zorgen ervoor dat alle gebouwen duurzaam en natuurinclusief ontwikkeld worden. En dat gaat verder dan alleen nadenken over het energieconcept.

Bij herontwikkelingen wordt een analyse gemaakt van aanwezig reststoffen binnen de plangrens en de mogelijkheid voor hergebruik. Alle nieuwe gebouwen krijgen een materialenpaspoort gekoppeld aan Madaster. Met de landschapsarchitect, en eventueel een ecooloog, wordt gekeken hoe naast de inrichting van het openbaar gebied ook in de gebouwen kansen voor natuurinclusief ontwikkelen benut kunnen worden. Denk aan bijvoorbeeld groene daken, het toepassen van groene gevels, het opnemen van nestgelegenheden in muren en het toepassen van klimplanten op de gevels.





'Buurtjes met een eigen sfeer en identiteit door samenhang in kleur- en materiaalgebruik'







# Raamwerk: een groen en duurzaam casco

De transformatie van het gebied De Twaaf Apostelen is uitgewerkt in een duurzaam casco; een raamwerk waarbinnen plots de komende jaren flexibel en gefaseerd ontwikkeld kunnen worden. Het raamwerk bestaat deels uit bestaande wegen die in de laatste fase van de ontwikkeling van het gebied geherprofileerd kunnen worden om als aantrekkelijke 'shared space' straten te functioneren. Maar er worden ook nieuwe lijnen en plekken geïntroduceerd waarmee het gebied vergroent, het netwerk fijnmaziger wordt en meer verblijfsplekken worden toegevoegd.

Het streven is om in het gebied de verharding zoveel mogelijk te beperken en zoveel mogelijk te vergroenen. Het raamwerk borgt de logistieke afwikkeling van alle modaliteiten in het gebied, maar zorgt bovenal voor een groene openbare ruimte waar op een duurzame wijze water opgevangen, geïnfiltreerd en afgevoerd kan worden en waarmee een eerste basiskwaliteit voor de nieuwe woonomgeving geborgd is. Investeren in dit raamwerk is dan ook essentieel, hier valt of staat het succes van de gebiedsontwikkeling mee.

De openbare ruimte wordt zo ingericht dat die uitnodigt om te bewegen, spelen, sporten en ontmoeten. Hierbij is de manier waarop het gebied is ingericht in het kader van groen uiteraard belangrijk, maar ook zoninval, genoeg schaduwplekken, collectieve tuinen en groene daken zijn onderdeel van een gezond gebied. Toevallige ontmoeting wordt gestimuleerd. Bij een verdere uitwerking van de openbare ruimte wordt ook vanuit de doelgroepen goed gekeken naar bijvoorbeeld de mobiliteitsbehoefte.



impressie Runnenburg



impressie groene fietsbrug

# Hoe werkt het raamwerk voor fietsers, voetgangers en de bus



## Fietsers

Bunnik kiest voor de fiets; het ideale vervoersmiddel om het dorpsse gevoel van groen en landschap dichtbij te ervaren. In de nieuwe buurt liggen alle voorzieningen op loop- en fietsafstand. Ook werkgebieden zijn per fiets gemakkelijk te bereiken. Een nieuwe fietsverbinding over spoor én A12 vormt een comfortabele en aantrekkelijke route naar het buitengebied. Zo heb je de auto niet meer nodig! In het plangebied liggen de nieuwe fietsroutes op logische plekken en sluiten zo aan op de belangrijke voorzieningen en het regionale netwerk waarover in het hoofdstuk 'Regio' meer. Alle woongebouwen krijgen excellente fietsparkeervoorzieningen en ook in het openbaar gebied worden voldoende plekken voor bezoekers gereserveerd.



## Voetgangers

Met de transformatie van De Twaalf Apostelen in een woongebied is niet langer de automobilist de hoofdgebruiker van de openbare ruimte, maar de voetganger. We maken een prettig leefgebied door een fijnmazig stelsel van voetpaden in het hele gebied aan te leggen. Niet alleen langs de hoofdwegen in het gebied maar ook juist door de buurtjes heen liggen informele routes die uitnodigen tot bewegen, een rondje hardlopen of een ommetje maken met de hond. Het hele gebied is doorwaadbaar en waar mogelijk sluiten we aan op bestaande routes in de omliggende bestaande buurten.



## OV - de bus

De buslijn heeft een halte langs de provinciale weg en is te voet of met de fiets goed bereikbaar vanuit het nieuwe woongebied. Omdat er geen relatie is in voor- en natransport tussen de bus en de trein aan deze zijde van Utrecht, is het niet zinvol de bus de woonbuurt in te laten rijden. Dit leidt enkel tot ruimteverlies in en rondom het station op een plek waar we liever inzetten op vergroenen en het creëren van verblijfsgebied.

# Intermezzo hubs

## Een mobiliteitshub

Hubs zijn het nieuwe toverwoord in gebiedsontwikkeling. Met een goede hub hoeft je minder parkeerruimte te maken en neemt de automobilititeit af. Maar hoe doe je dat, een goede hub maken?

Een goede hub is een fixeerpunt in de buurt, dat een gecombineerd aanbod van verschillende soorten (deel)vervoer en aanvullende functies aanbiedt voor bewoners en bedrijven in het gebied. Het is in die zin een plek waar verschillende vervoersmiddelen elkaar ontmoeten. Maar de hub is meer dan een op- of overstappunt. Het is ook een duidelijk herkenbare plek die mobiliteitsalternatieven voor de eigen auto op een logische en laagdrempelige wijze aanbiedt voor gebruikers. Een plek die de buurt versterkt door extra voorzieningen aan te bieden die van meerwaarde zijn, zoals pakketkluisen, een fietsreparatiewinkel of gratis wifi. Een plek die idealiter niet alleen prettig is om vanuit weg en naartoe te reizen, maar ook om kort te verblijven. Mobiliteit en onze behoefte daaraan is aan het veranderen. Gebouwen die we ontwikkelen moet daarom adaptief zijn en mee kunnen groeien/krimpen met de tijd.

## Lessons learned uit het buitenland

Een goede mobiliteitshub doorbreekt de auto-afhankelijkheid en kan zorgen voor het verminderen van autogebruik. Dat lukt als een hub maximaal gebruikersgemak kent, zichtbaar en herkenbaar is en een gevarieerd aanbod heeft. De hub moet letterlijk 'om de hoek' liggen. Naast het programmeren van de hub is een aantal andere zaken essentieel:

**Het governancemodel:** door wie worden de deelvoertuigen of andere functionaliteiten aangeboden, van wie zijn ze en wie mag ze gebruiken?

**Het flankerende beleidskader:** dit gaat over zaken als het parkeerbeleid of de manier waarop aanbieders vergunningen kunnen aanvragen voor deelvoertuigen of andere faciliteiten.

**De communicatie- en brandingstrategie:** dit is noodzakelijk is om de buurthubs meer bekendheid te geven onder de gebruikers en om weerstanden weg te nemen.

*Het is voor Bunnik relevant om in het vervolgproces bovenstaande zaken nader te onderzoeken en ook te kijken naar de doelgroep en leefstijl van de toekomstige bewoners in het gebied. We zien in het gebied in ieder geval bijzondere kansen voor dubbelgebruik waarbij bewoners en werknemers de 'hub' delen.*



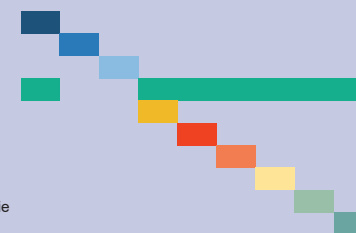
Meer mobiliteitsgericht



Meer buurtgericht

Mobiliteit	Informatie	Faciliteiten	Sociaal
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Deelauto's (divers aanbod)</li> <li>-Deelbusjes</li> <li>-OV-halte</li> <li>-Halte collectief vervoer</li> <li>-Standplaats (zone)taxi</li> <li>-Deelfiets of e-bike</li> <li>-Deelbakfiets</li> <li>-Carpoolplaats</li> <li>-Fietsnietjes</li> <li>-Kinderwagens</li> <li>-Skelters</li> <li>-Steps</li> <li>-Segways</li> <li>-Rolstoelen, driewiel fietsen, scootmobielpool</li> <li>-Aanhangs voor auto's en fietsen</li> <li>-Laadinfrastructuur privéauto's, deelauto's (roundtrip en free-floating) en micromobiliteit</li> <li>-Laad- en losplek voor pakketkluis</li> <li>-Veilig oversteeppunt</li> <li>-Ruimtereservering voor toekomstige uitbreidingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Herkenningspunt met logo</li> <li>-Reisinformatie</li> <li>-Informatie over interessante punten in omgeving</li> <li>-Toeristische informatie</li> <li>-Community-software (buurtapp)</li> <li>-integratie in MaaS platform</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Pakketkluis</li> <li>-Kiosk</li> <li>-Watertap</li> <li>-Afvalcontainers</li> <li>-Biovergister</li> <li>-Wachruimte</li> <li>-Brievbus</li> <li>-WiFi-hotspot</li> <li>-USB-laders</li> <li>-Kaartautomaten</li> <li>-Verlichting</li> <li>-Beveiliging</li> <li>-Zonnecollectoren</li> <li>-Toilet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Bankjes</li> <li>-Picknicktafel</li> <li>-Buurtbibliotheek</li> <li>-Speeltoestel</li> <li>-Sporttoestel</li> <li>-Aanbiedplek ruiddiensten</li> <li>-Groen, plantenbakken, grasdaken</li> </ul>

- 1 Start
- 2 Bepaal het doel van de hub
- 3 Verken de context
- 4 Participatie
- 5 Bepaal de locatie
- 6 Kies de ingrediënten
- 7 Maak een ontwerp
- 8 Selecteer providers
- 9 Vergunningaanvraag en realisatie
- 10 Evalueer



# Automobiliteit en parkeren

De auto krijgt geleidelijk een andere positie in onze steden en dorpen. In bestaande gebieden gaat deze transitie langzaam en is dit ingewikkeld. Bij een nieuwe gebiedsontwikkeling kunnen we makkelijker sturen op een minder prominente rol van de auto door de aanpassing van wegen en profielen en het anders oplossen van het parkeren in het gebied. In de uiteindelijke situatie in de nieuwe Stationsbuurt is de auto slecht nog 'te gast' in het woongebied.

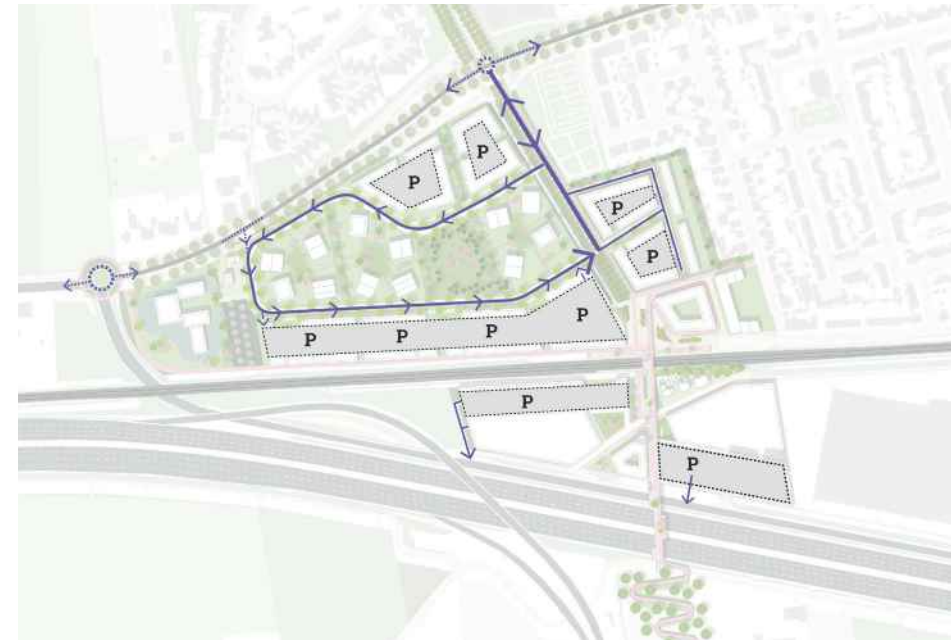
De Runnenburg blijft de hoofdentree van de wijk voor auto's. De straat geeft toegang tot de Regulierenring die in de toekomst een éénrichtingverkeerstraat wordt. Vanaf deze straten is de toegang tot centrale, gebouwde parkeervoorzieningen georganiseerd.

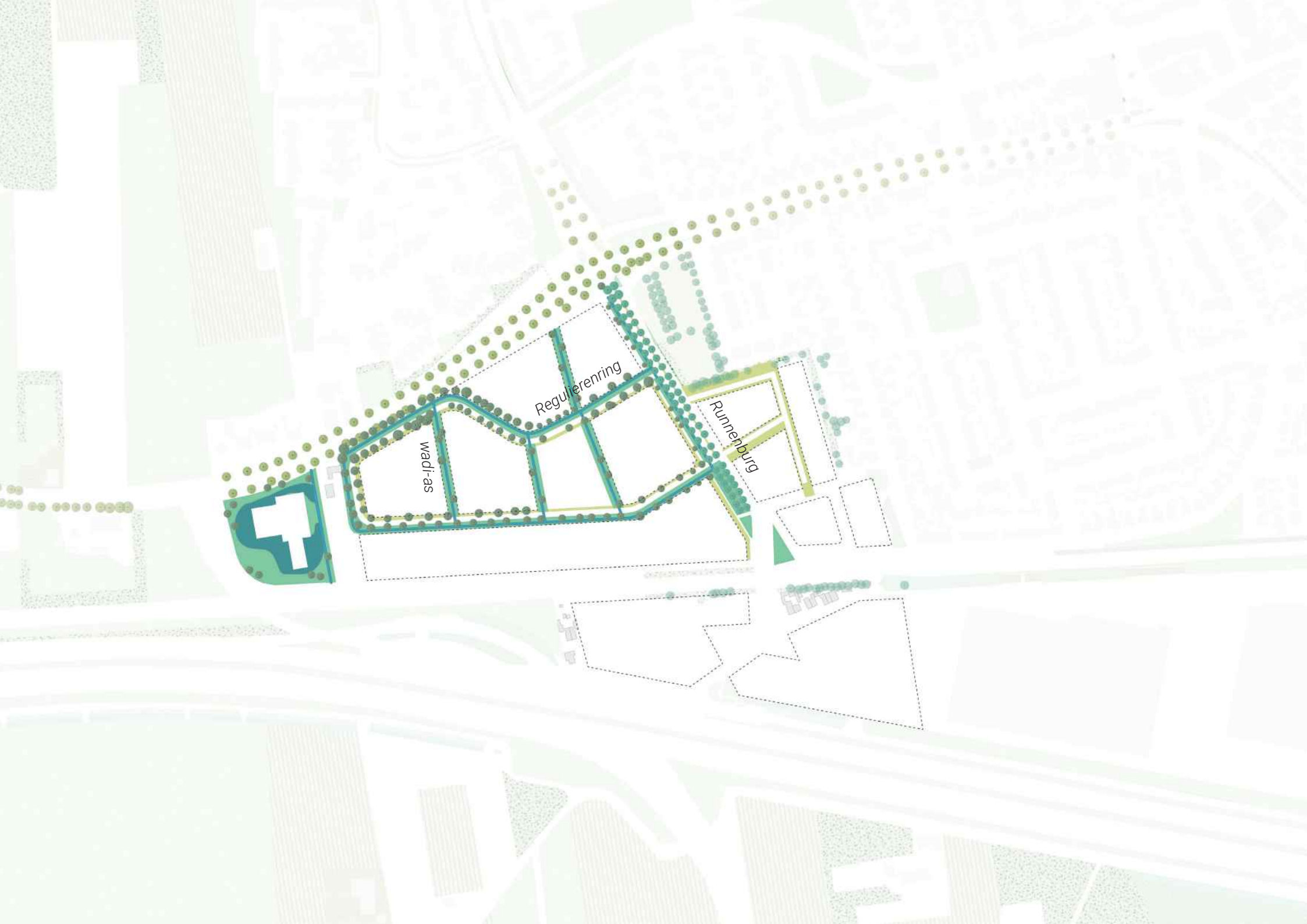
In de deelgebieden 'De Bunnikse Straatjes' en 'De Hofjes' zijn parkeerdekken opgenomen in de bouwblokken. In deelgebied 'De Wagons' is het overige parkeren voor alle woningen en voorzieningen opgenomen in een tweelaagse gebouwde oplossing parallel aan het spoor.

Het is wenselijk in de toekomst de functie van de Provinciale weg te veranderen in een echte Dorpsstraat. Als de weg vanaf de aantakking met de Baan van Fectio wijzigt in een 30-km-

straat (gemarkeerd door een rotonde), dan kan een extra aantakking gemaakt worden van de Dorpsstraat op de Regulierenring. Zo kun je nog sneller vanaf de hoofdwegen de parkeergarage in. We gaan vooralsnog uit van een parkeernorm van één parkeerplek per woning in het gebied. In een vervolgonderzoek zal de behoefte aansluitend op de doelgroep en samenhang met een integrale aanpak van het mobiliteitsconcept nader onderzocht en onderbouwd worden.

Deelgebied 'De Strip' is ontsloten vanaf de zuidzijde en takt aan op de Baan van Fectio. Vanaf deze zijde is het station ook goed bereikbaar voor een kiss & ride, maar ook nieuwe gebouwde parkeervoorzieningen voor de bedrijven en kantoren in dit gebied.





wadi-as

Regulierenring

Runneburg

# Uitwerking onderdelen raamwerk: Klimaatadaptieve dragers

We richten de openbare ruimte in de nieuwe Stationsbuurt klimaatadaptief en duurzaam in met aandacht voor biodiversiteit. Het raamwerk bestaat uit verschillende dragers. Te beginnen met de huidige straten in het gebied: Runnenburg en de Regulierenring. Deze worden vergroend met meer ruimte voor water, voet en fiets. Dwars op de Regulierenring wordt een aantal wadi-assen toevoegd. Deze zorgen voor een groenbuffer tussen de ontwikkelplots en vormen samen met de wadi's langs de ontsluitingswegen voor een fijnmazig waterinfiltratie- en bufferingssysteem.

## **Bestaande wegen als uitgangspunt**

Door de huidige wegen als uitgangspunt te nemen, voorzien we in een flexibel raamwerk voor geleidelijke transformatie. De inrichting van de huidige straten is vooral toegespitst op de auto. Zo is er veel verharding en veel straatparkeren. Door deze profielen in de toekomst zó in te richten dat er meer ruimte is voor voet- en fiets, blijft er zelfs nog ruimte over om ook wadi's en verblijfsplekken in het straatprofiel op te nemen. De huidige, op de auto gefocuste straten, worden op deze manier omgevormd naar dé dragers van het klimaatadaptieve raamwerk van de nieuwe Stationsbuurt.

## **Ambities voor klimaatadaptief raamwerk**

Door onderstaande ambities mee te nemen bij het inrichten van de buitenruimte, wordt een optimaal klimaatadaptief raamwerk gecreëerd:

- Zorg voor 100% afkoppeling regenwater en de minimale waterberging op een 70 mm bui ontwerpen.
- Ontwerpen van koele plekken (schaduw, waterverdamming, wind stimuleren).
- 3/30/300 regel: drie bomen zichtbaar vanuit elk huis, 30% dekking bladerdek, 300m vanaf elk huis een park.
- Groen tenzij...
- Ontwerpen aan de natuurinclusieve stadsbiotoop: vele microklimaten maken biodiversiteit.

We streven ernaar water in het gebied vast te houden zodat het ook echt ten goede kan komen van al het groen in het gebied.

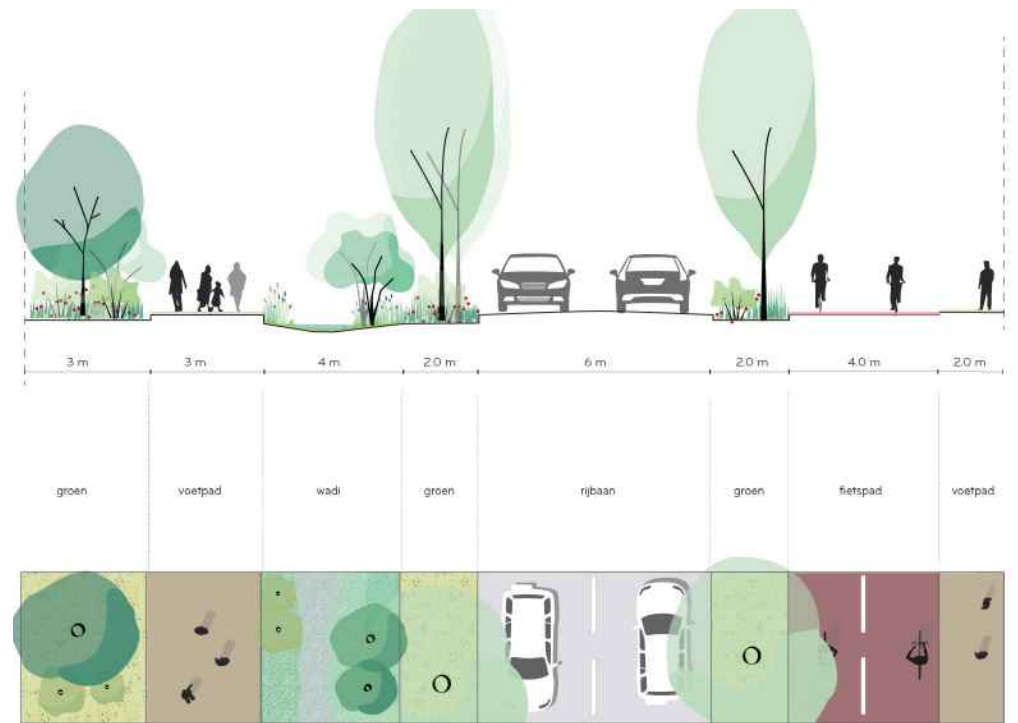
## **Verbinding met omgeving**

Daar waar mogelijk worden ook verbindingen met de omgeving gemaakt. Het kan gaan om kleine doorsteken/aansluitingen voor voetgangers die het mogelijk maken om verbindingen tussen bestaande en nieuwe buurten te maken.

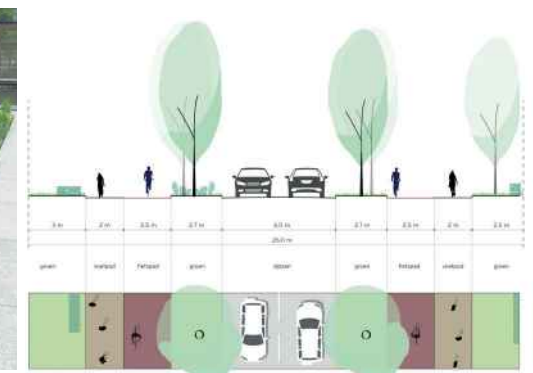
# Runnenburg

## Voorbeeld inrichting

Op Runnenburg wordt de vrijliggende fietsroute naar één zijde van het profiel gebracht waardoor de verbinding met het station voor de fiets wordt verbeterd en de autoweg niet wordt gekruisd. Daarnaast is er nog ruimte voor een wadi en brede wandelroute aan de kant van De Twaalf Apostelen waardoor een aantrekkelijkere overgang naar het woongebied ontstaat en het profiel kan bijdragen aan het opvangen van het regenwater afkomstig van de ontwikkelkavels. Inheemse bomen in brede, beplante groenstroken scheiden het autoverkeer van het overige verkeer en sluiten aan op het bomennetwerk binnen het dorp.



Nieuw profiel



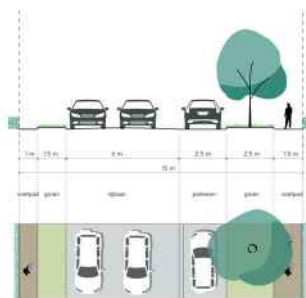
Oud profiel



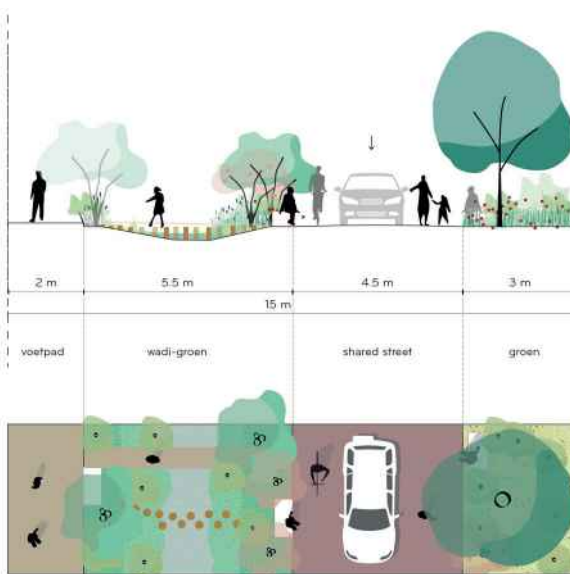
# Regulierenring Voorbeeld inrichting

Op de Regulierenring komt in de toekomst alleen nog verkeer voor laden-lossen, aangezien auto's direct vanaf de Runnenburg in de parkeergarages verdwijnen. Hierdoor is de mogelijkheid deze straat als shared-space in te richten met slechts autoverkeer in één richting. Zo ontstaat ruimte voor een brede wadi met verblijfsplekken.

Voor beide profielen geldt dat de beplanting een mix is van kruiden, vaste planten, grassen, heesters, bomen van 1e orde en bomen van de 2e orde, om zo verschillende microklimaten te verkrijgen en bij te dragen aan de biodiversiteit.



Oud profiel



Nieuw profiel

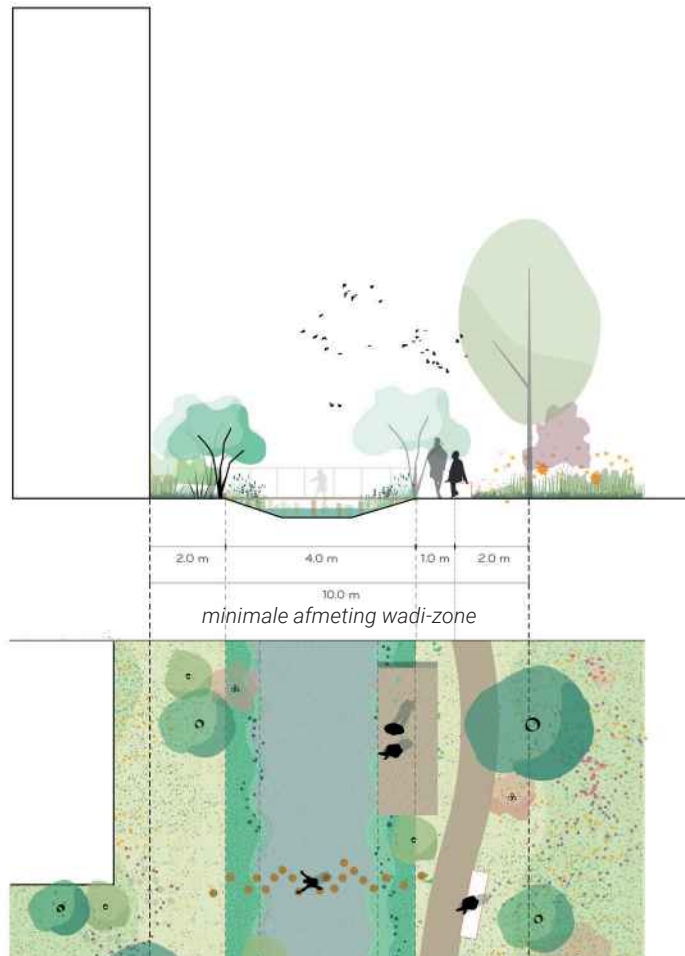




# Wadi-as Voorbeeld inrichting

Tussen de ontwikkelplots liggen groenbuffers in de vorm van een wadi-as. Deze wadi's staan in verbinding met de wadi's langs de straatprofielen en maken het netwerk van waterinfiltratie en waterbuffering compleet. Het water van de plots wordt (ook vertraagd via de groene daken) afgevoerd naar de wadi's.

Het is een natuurlijke zone met een hogere grasmix in de wadi, heesters en bomen van de 2e grootte. Een smal wandelpad aan één zijde, waar af en toe een speelaanleiding of verblijfsplek uit natuurlijke materialen te vinden is, maakt de groenbuffer ook onderdeel van het dagelijkse rondje en stimuleert beweging.



<

Beeld vanaf Runnenburg richting het station, met op de voorgrond de Regulierenring



**Groentypologieën**

-  Stationsentree
-  Wadi
-  Bestaande boomgaard
-  Ontmoetingstuinen
-  Centraal park
-  Collectieve binnentuin
-  Bedrijvenentree
-  Fiets- en voetgangersbrug



# Openbare ruimte Groentypologieën

Naast het klimaatadaptieve raamwerk zijn de overige groenruimtes in de Stationsbuurt ingericht met als doel ontmoeting te stimuleren. Dit wordt gedaan door een mix van programma in de verschillende ruimtes te voorzien, waardoor mensen elkaar ontmoeten. En door aantrekkelijke verblijfsplekken te maken waar groepjes van zitelementen er voor zorgen dat je sneller met elkaar in gesprek komt. Collectieve groenruimte, waar mensen uit een buurt zich samen eigenaar van voelen, draagt bij aan de verbondenheid van bewoners met de plek. Sociale controle en veiligheid is een aandachtspunt bij de verdere uitwerking.

## Collectief groen

Hoewel Bunnik wordt beleefd als een heel groen dorp, valt op dat het overgrote gedeelte van dat groen in privé-tuinen te vinden is. Openbare parken zijn er nauwelijks en zijn vaak eenzijdig ingericht met voornamelijk gras, enkele grote bomen en speeltoestellen. Omdat in de Stationsbuurt wordt ingezet op een buurt met veel cohesie in een gebied met meer gestapelde bouw, is de groenruimte de belangrijkste plek waar mensen elkaar ontmoeten. Door programma's met elkaar te combineren (spelen met waterbuffering, verblijfsplekken met sporten) en het kruisen van routes, wordt ontmoeten maximaal gestimuleerd.

## Groen tenzij

De inrichting van de diverse groentypologieën is zo groen mogelijk (groen tenzij...) met een grote variatie aan beplanting en veel bomen. In de grotere groenruimtes is aanvullend nog ruimte voor waterbuffering in combinatie met spelen. In de pagina's hierna worden voorbeelden gegeven van programma dat bij de verschillende groentypologieën past.

## Sociale veiligheid

Factoren die van belang zijn bij het verzekeren van de sociale veiligheid in het gebied zijn onder andere het vermijden van nisjes, donkere hoeken en steegjes en het zorgen voor goede verlichting. Er kan rekening worden gehouden met de oriëntatie van de woningen;

ogen op straat, voordeuren aan de straat, geen blinde gevels, etc. Maar ook een 'open' en groene openbare ruimte kan onveilig aanvoelen. De onveilige sfeer kan worden weggenomen door bijvoorbeeld het beperken van dichte, zicht belemmerende bosschages, beplantingsstroken en het aanbrengen van genoeg verlichting. Daarnaast kan het mengen van verschillende functies van de ruimten ervoor zorgen dat het zowel overdag als 's avonds levendig is en daardoor als veiliger wordt ervaren.



# Centraal park

Het centrale park is het meest openbare en geprogrammeerde deel van het Stationsgebied. Hier is ruimte met voor ieder wat wils; rustige verblijfsplekken en plekken met meer reuring. Sport- en speelvoorzieningen en ook ruimte voor het verbouwen van voedsel in moestuinen of met een gezamenlijke kas. Ook ruimte om samen met elkaar te kunnen koken en eten in een openbare buitenkeuken behoort tot de mogelijkheden. Het ontwerp van het park reflecteert op de identiteit van Bunnik door de aanwezigheid van fruitbomen en het verbouwen van voedsel. Grote bomen sluiten aan op het netwerk van grote bomen langs de straten in het huidige dorp en maken zo routes voor fauna.

Voorbeelden van programma in het centrale park:

- verbouwen van voedsel: volkstuinten, buurtkas, boomgaard
- mini-bos
- verbreding wadi tot natuurlijke speeltuin
- grotere houten speelelementen
- buitenkeuken
- picknicktafels en parkbanken in groepjes
- open (vitaal) sportpark







# Ontmoetingstuinen

In de ontmoetingstuinen loopt het groen tot aan de gevel. Er is een gradatie in de overgang van openbaar (collectief) naar privé en de afscheiding is altijd in de vorm van groen. De wandelpaden en verblijfsplekken zijn zoveel mogelijk ingericht met zachte materialen zoals gras en halfverharding in plaats van dichte verharding. Een groot deel van het groen bestaat uit bloemrijk grasland dat slechts sporadisch wordt gemaaid (met uitzondering van intensief gebruikte plekken). In de ontmoetingstuinen komt de buitenruimte van vier bouwkvavels samen en kunnen de bewoners elkaar ontmoeten. Op de volgende pagina is een voorbeeldinrichting te vinden.

Vorbeelden van programma in de ontmoetingstuinen:

- losse zitelementen in het groen
- houten vlonders, bruggetjes en paden
- informele speelaanleidingen
- pergola's creëren schaduw en overgangen naar andere ruimtes
- picknicktafels



# Intermezzo: een plek voor ontmoeting

Wat is belangrijk in het maken van een ontmoetingstuin?

- Gevoel van veiligheid stimuleren; zorgen voor levendigheid door entrees van de diverse blokken te laten uitkomen op de ontmoetingstuin.
- De plek onderdeel maken van een route door bijvoorbeeld speel- of sportelementen langs wandelpaden te plaatsen.
- Zorgen voor een stadsbiotoop door lagen in beplanting aan te brengen en zo microklimaatjes te creëren.
- Maken van groepjes losse zitelementen wat interactie stimuleert, die eventueel ook nog verplaatsbaar zijn.
- Zo inclusief mogelijk; drempelvrij en denk aan alle leeftijdscategorieën.
- Groen loopt door tot aan gevel; dit betekent ook geen continue privé-zone langs de gevel.
- Er kan gekeken worden naar mogelijkheden om bewoners zelf invloed te geven op de inrichting (bijvoorbeeld keuze in type speelaanleidingen, positie bankjes, soort boom, ....)



# Bedrijvenentree

Aan de zuidkant van het spoor bevindt zich het bedrijvenpark. De buitenruimte hier bestaat uit ruimte voor de Kiss & Ride van het station en de voorruimte bij de entree van de kantoren langs de A12. De fietsbrug speelt hier ook een prominente rol in de beleving van de buitenruimte.





# Visie op het station

Met de herontwikkeling van De Twaalf Apostelen ontstaan kansen om station Bunnik opnieuw te definiëren en te herwaarderen. Zowel als het gaat om een nieuwe rol voor het station in zijn directe omgeving als op regionaal schaalniveau als regiopoort. Met de transformatie van monofunctioneel werkgebied tot een gemengd gebied met een mix van wonen en werken, wordt het station in de eerste plaats beter in het dorp Bunnik verankerd. Ook kan het stationsgebied door zijn nieuwe inbedding een rol spelen voor het dorp Bunnik als het gaat om de sprong over het spoor en de A12. Hiermee worden nieuwe ontwikkelingen aan de zuidzijde van de A12 verbonden met het station én het dorpshart van Bunnik. De stationshalte Bunnik zal onderdeel uitmaken van de openbare ruimte van de nieuwe Stationsbuurt en de noord- en zuidzijde van het station tot één geheel smeden.

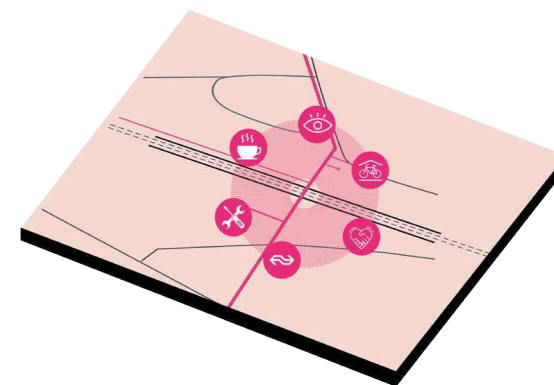
## Station nu

De huidige ontvangst rond de noordzijde van het station oogt rommelig en heeft weinig verblijfskwaliteit. Door de gestage groei van het fietsparkeren, de positie van het bestaande BAM-kantoor tegen het noordelijke perron aan, de toevoeging van de fietstunnel en de vele toegangen tot de perrons heeft het gebied een weinig uitnodigende sfeer en ontbreken heldere routes. Dit gaat gepaard met een wirwar aan bebordingen.

## Station Bunnik als regiopoort

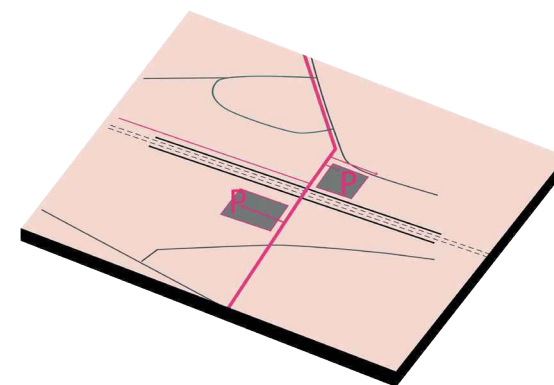
Station Bunnik is het eerste station na de stad

Utrecht in de richting Arnhem. Het vormt dan ook een regiopoort voor de stad Utrecht. Gegeven het aantal in- en uitstappende reizigers is het een zogenaamd **halte station**. Deze categorisering bepaalt voor NS en Prorail het voorzieningenniveau op het station. Ondanks de nieuwe ontwikkelingen rond station Bunnik zullen de aantallen reizigers in de komende jaren niet dermate groeien dat de status van het station verandert. Bunnik is en blijft een haltestation met een beperkt aantal basisvoorzieningen. Het is dus zaak juist te zorgen voor een vanzelfsprekende en natuurlijke inpassing in de nieuwe woonwijk. Door de relatief hoge dichtheid van de nieuwe woonwijk is



## Het station is een halte

Een gastvrije en overzichtelijke plek waar je comfortabel kunt overstappen tussen modaliteiten met excellente fietsvoorzieningen.



## Het station is een 'fietsstation' - we richten ons op de treinfietsers

De routes vanuit verschillende kanten sluiten naadloos aan op een fijne en veilig gebouwde fietsenstalling.

# Handelingsperspectief NS/Prorail

Door NS en Prorail is een **Integraal Handelingsperspectief** opgesteld voor station Bunnik. In dit document is de huidige situatie van de knoop aan de hand van de volgende aspecten in beeld gebracht: *plaats, OV-knoop, mobiliteit en mens*. Deze indeling ondersteunt bij het vormen van een integraal beeld hoe de knoop functioneert; als fysieke netwerkschakel met verschillende vervoersmodaliteiten, hoe de knoop werkt in de omgeving en als overstappunt, zodat het een aantrekkelijke plek is om te wonen, werken en/of recreëren.

De spoorse partijen, gemeente en de ontwerpers hebben vervolgens ieder een eigen beoordeling gemaakt van de huidige situatie. Dit geeft inzicht in kansen en knelpunten bij de verdere uitwerking van de gebiedsvisie. Voor NS en Prorail is het daarbij relevant dat Bunnik, gezien het beperkte aantal in- en uitstappers, een 'haltstation' is. De gemeente kijkt vooral ook met een bredere blik: het station biedt kansen voor gebiedsontwikkelingen in de (directe) omgeving.

Het is duidelijk dat als het gaat om de uitstraling en inpassing van het station in de omgeving er veel te winnen valt. Immers, De Twaalf Apostelen is nu geen aantrekkelijke omgeving voor het station. Maar ook als het gaat om het functioneren van de OV-knoop kan een kwalitatieve slag gemaakt worden. De fiets is bij uitstek het vervoersmiddel in Bunnik. Door alle faciliteiten hierop te richten, kan station Bunnik een eigen identiteit krijgen die past bij de ligging in het groene netwerk.

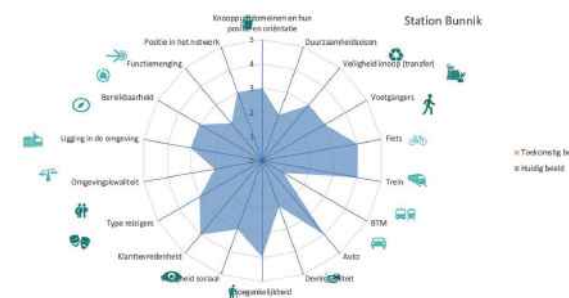
## Gap: Signaleren van kansen en knelpunten Huidige situatie



		Huidig beeld				
		SVP	Gemeente	Prorail	NS	Provincie
Plaats	Positie in het netwerk	2	3	3	3	
	Bereikbaarheid	3	4	3	3	
	Funciemenging	1	1	2	2	
	Ligging in de omgeving	2	2	4	4	
OV-knoop	Omgevingskwaliteit	3	1	3	3	
	Knooppuntdomeinen en hun positie en oriëntatie	2	2	3	3	
	Duurzaamheidsdoelen	3	4	3	3	
	Veiligheid knoop (transfer)	2	3	3	3	
Mobiliteit	Voetgangers	3	3	3	3	
	Fiets (bewaakt en onbewaakt)	3	3	4	4	
	Trein	3	3	4	4	
	BTM	1	1	1	1	
Mens	Auto	4	4	3	3	
	Deurmobilititeit	3	2	3	2	
	Type reizigers	2		4	4	
	Klantvriendelijkheid	3		4	4	
	Veiligheid sociaal	2	2	4	4	
	Toegankelijkheid	3	3	4	4	

De Provincie heeft geen score ingediend, maar heeft tijdens de sessie input geleverd.

## Gap: Signaleren van kansen en knelpunten Gemiddelde score partijen





'De nieuwe fietsbrug verbindt Bunnik met het landschap en vice versa, maar kan ook in de toekomst drager zijn van nieuwe ontwikkelingen'

hier juist wél draagvlak voor kleinschalige voorzieningen waarmee ook het station meer verblijfskwaliteit kan krijgen.

### Een uniek profiel en eigen identiteit

Het station ligt tussen het recent herontwikkelde station Driebergen/Zeist en station Lunetten in. Station Bunnik wordt maar beperkt gebruikt door de inwoners van Bunnik als het gaat om woon-werkverkeer. De belangrijkste gebruikers zijn de werkenden in het huidige kantoorgebied en werknemers van Utrecht Science Park. Met de fiets is het vanaf station Bunnik slechts 12 minuten fietsen naar USP. Ook recreanten maken dankbaar gebruik van het station; het station is een startpunt voor diverse fiets- en wandelroutes. Het ligt dan ook niet voor de hand om van Bunnik een overstapstation te maken voor de bus en auto. Een (grote) P&R-voorziening levert Bunnik vooral extra verkeersbewegingen op in het dorp en in de nieuwe woonbuurt maar heeft verder geen toegevoegde waarde. **Dus, Bunnik richt zich op de treinfietser.**







# Het ultieme fietstation

## **Fietshalte Bunnik en het belang van een excellente route**

Op regionaal niveau kan de halte Bunnik zich meer profileren als halte aan het regionale fietsnetwerk. Hierdoor worden zowel de stad Utrecht als het Utrecht Science Park op een vanzelfsprekende wijze aangesloten op de regionale routes rond Bunnik. En dat bevestigt en versterkt de positie van Bunnik als hele fijne woongemeente in het landschap, maar maakt ook het vernieuwde werkgebied in de scheg en eventuele nieuwe hoogwaardige werkgebieden ten zuiden van de A12 aantrekkelijk als satelliet van USP.

## **Optimaal verbonden en geïntegreerd in de buurt**

Het station ligt als knoop aan de nieuwe route. Het is daarbij belangrijk dat de route vanzelfsprekend is, aantrekkelijk vormgegeven en goed toegankelijk. Niet alleen voor fietsers, maar ook voor voetgangers. In de stedenbouwkundige structuur van Bunnik ligt het station al op de juiste plek om gekoppeld te worden aan deze route waarbij de zuid- en noordzijde van het spoor gelijkwaardig

worden. Daarbij kiezen we bewust voor een autoluwe zijde aan de noordzijde in het nieuwe woongebied waar vooral de fietser en de voetganger ruim baan krijgen. De zuidzijde is via de Baan van Fectio ook goed bereikbaar voor autoverkeer. Hier ligt dan ook een officiële Kiss & Ride-voorziening. Aan de noordzijde is het ook mogelijk mensen af te zetten aan het eind van de Runnenburg op een informele manier.

Aan de noordzijde slingert de fietsroute via een nieuw gebouw op het stationsplein soepel omhoog; een echte geïntegreerde oplossing zoals de Dafne Schippersbrug in Utrecht. De route kruist in één keer spoor en A12. In het gebouw is ook een grote fietsenstalling die op meerdere niveaus bereikbaar is; zowel vanaf maaiveld als op hoogte. Vanaf het hoogste punt kun je aan de noordzijde ook parallel langs het spoor naar beneden fietsen in de richting van de N411 en Utrecht. Aan de noordzijde van het spoor ontstaat een voetgangersgebied dat direct toegang geeft tot de perrons richting Utrecht. In de plinten van de omringende gebouwen kunnen voorzieningen worden opgeno-

men waarmee een hartelijk welkom op de halte Bunnik ontstaat op een dorps niveau. Aan de zuidzijde is ruimte voor grotere ontwikkelingen. De scheg tussen spoor en A12 vormt in de huidige situatie een raar restgebied. Met de transformatie van De Twaalf Apostelen kan dit gebied juist dienen als schuifruimte voor (logistieke) bedrijven en kantoren. De A12 is bij uitstek een aantrekkelijke zichtlocatie die ook grootschaligere bebouwing verdraagt.

De fiets- en wandelroute maakt het mogelijk op meerdere niveaus op deze ontwikkelingen aan te takken. Ook aan de zuidzijde ligt op maaiveldniveau een openbare voorruimte die als ontvangstdomein op de perrons aansluit. De huidige fietstunnel kan volledig voor de ontsluiting van het station worden aangewend waarbij eventueel aan de noordzijde de helling omgezet kan worden in een trap die compacter is en daarmee minder impact op het maaiveld heeft en alle routes die daar lopen. Het station kent alleen de overstap fiets-trein en vice versa en vergelijkbaar. De busoverstap is in het gebruik niet van toegevoegde waarde.

# Stationsentree

De stationsentree is een groene ruimte waarbij de openbare ruimte naadloos en open, door middel van brede trappen, aansluit op de perrons van het station. Hierdoor wordt het station onderdeel van de beleving van de buitenruimte. Het is een plek waar veel routes elkaar kruisen. Daarom is het belangrijk de inrichting zo rustig mogelijk te houden. De basis is groen; daarnaast vormen enkele zitranden de mogelijkheid even te wachten tot de trein aankomt. Station Bunnik is een echt fietsstation, de inrichting van de openbare ruimte sluit hier dan ook bij aan en richt zich in de eerste plaats op fietsers en voetgangers. De inrichting van de openbare ruimte sluit aan op de sfeer in de rest van de Stationsbuurt.

Voorbeelden van programma op stationsplein:

- grote plantbakken met sierbeplanting en zitranden
- skatepark

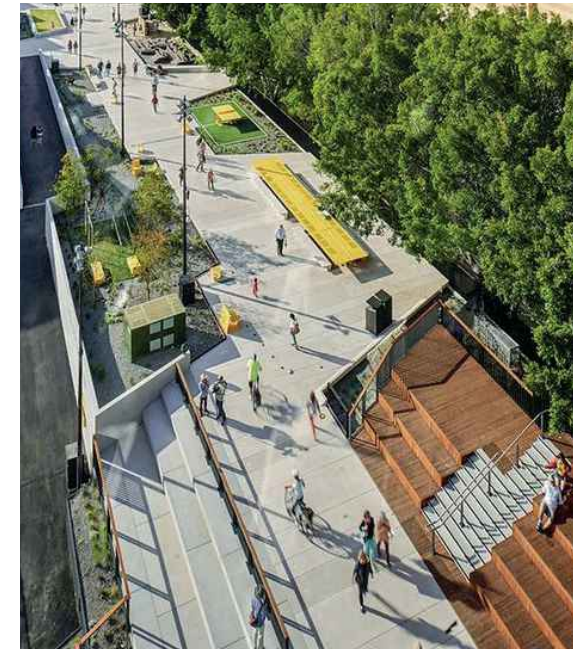


# Fiets- en voetgangersbrug

De fiets- en voetgangersbrug is niet alleen een verbinding van noord naar zuid, maar heeft ook een groene uitstraling en nodigt uit tot verblijven. Groenelementen zorgen voor schaduw en verzachting van de harde infrastructuur, wereld van het spoor en de snelweg. En het groen draagt bij aan de identiteit van de stationsomgeving en Bunnik als dorp midden in het landschap.

De fietsbrug is veilig en overzichtelijk. Bij de verdere uitwerking wordt dit nadrukkelijk meegenomen.

De fietsbrug is een essentiële verbinding tussen Bunnik en Odijk. Er wordt een goede fietsverbinding richting USP gemaakt en het station wordt veel beter bediend als knoep in een netwerk van routes. De barrièrewerking van het spoor en de A12 vermindert en dat is essentieel om zowel het dorp als het landschap bereikbaar te maken.





**Concept**  
**Ontwikkelkader**



Voorbeeld uitwerking van een plotsgewijze organische gebiedsontwikkeling waarbij het gebied stapsgewijs transformeert van monofunctioneel werkgebied naar een gemengd woon- en werkgebied

# Mogelijke fasering en ontwikkelstrategie

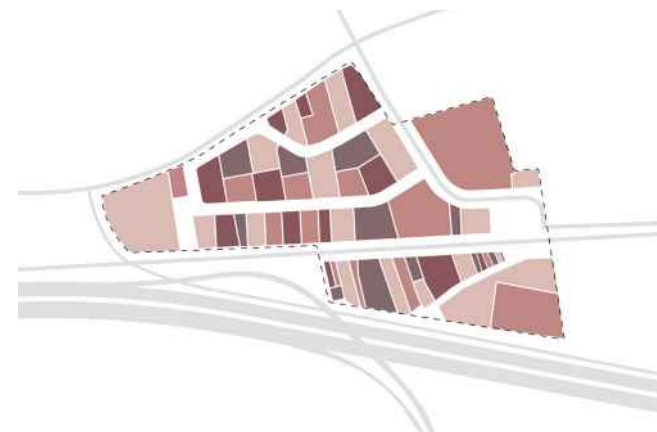
Het transformeren van een bedrijven- en kantorenlocatie naar een woongebied is een organisch proces en een ontwikkeling van vele jaren. Het is essentieel dat de ontwikkeling gefaseerd kan plaatsvinden én plotsgewijs. Dit biedt eigenaren de mogelijkheid zelf het moment te bepalen waarop (her)ontwikkeling van het kavel aan de orde is. Tegelijkertijd is het ook nodig om over sommige zaken goede afspraken te maken en regie te voeren. Alleen dan kan een kwalitatief goede wijk ontstaan.

In de nieuwe Stationsbuurt is een aantal zaken essentieel om de transformatie van het gebied op gang te helpen en aan te jagen. In de eerste plaats is het nodig een aantal bedrijven die nu langs het spoor zitten aan de zuidzijde van de locatie uit te plaatsen naar een nieuwe locatie. Het gaat dan met name om de bedrijven die nu een hindercontour hebben die wonen in het gebied onmogelijk maakt. Door in de scheg tussen spoor en A12 te verdichten, is dit de eerste plek waar bedrijven mogelijk naar toe kunnen verplaatsen. Het verplaatsen van de bedrijven maakt het ook mogelijk om een volgende belangrijke stap te nemen in de gebiedsontwikkeling; namelijk het maken van een duurzame collectieve parkeeroplossing parallel langs het spoor. Bepaald zal moeten worden

hoe deze voorinvestering gedragen kan worden en wie hier initiatief in neemt, bijvoorbeeld een consortium van de betrokken partijen of de gemeente in nauwe samenwerking met de Provincie Utrecht.

Tijdelijke huisvesting kan ingezet worden in het gebied in het kader van placemaking. Door wonen toe te voegen in het gebied wordt de functieverandering direct zichtbaar en gaat een andere beleving ontstaan.

BAM kan als één van de belangrijkste gebruikers in het gebied als vliegwiel fungeren voor de gebiedsontwikkeling en schuif- en ontwikkelruimte in het gebied creëren.



Vervolgens kan plotsgewijs ontwikkeld worden. Er kunnen natuurlijk ook meerdere plots gelijktijdig ontwikkeld worden. Dat biedt de mogelijkheid om binnen buurtjes tot een efficiëntere verkaveling te komen en mogelijk een betere verdeling van het woningbouwprogramma.

Pas aan de eind van de gebiedsontwikkeling is het mogelijk de straatprofielen aan te passen. Immers een belangrijke voorwaarde is dat de bestaande bedrijven in het gebied die nog niet willen transformeren gewoon door kunnen functioneren en de bereikbaarheid speelt daarbij een belangrijke rol.



Voorbeeld uitwerking van een plotsgewijze organische gebiedsontwikkeling waarbij het gebied stapsgewijs transformeert van monofunctioneel werkgebied naar een gemengd woon- en werkgebied



## Mogelijkheden ontwikkelstrategie

In het plangebied zijn veel verschillende grondeigenaren aanwezig. Onderscheid kan gemaakt worden tussen:

- Partijen die grond in bezit hebben én deel willen nemen aan de ontwikkeling. Dit zijn voor nu Koninklijke BAM Groep NV en Certitudo Capital.
- Grondeigenaren die niet mee willen of kunnen deelnemen aan de ontwikkeling.

Daarnaast zijn LEKSTEDewonen en Portaal als woningcorporaties in beeld voor het realiseren van het sociale woningbouwsegment.

In de volgende fase na vaststelling van deze gebiedsvisie moet verder worden onderzocht hoe andere grondeigenaren, naast de vier bovengenoemde partijen, hun rol zien in de herontwikkeling van het stationsgebied. Er moet een keuze worden gemaakt hoe om wordt gegaan met grondeigenaren die willen deelnemen aan de herontwikkeling. Dit hangt ook samen met de samenwerkingsvorm die voor dit plan wordt gekozen.

Er is een aantal mogelijkheden voor hoe de samenwerking tussen marktpartijen en de gemeente vormgegeven kan worden. Gekeken moet worden naar wat

de beste samenwerkingsvorm is. Hieronder worden de verschillende mogelijkheden kort toegelicht.

### Optie 1

De gemeente neemt een faciliterende rol in en laat de herontwikkeling over aan de marktpartijen. De gemeente toetst de plannen voor de herontwikkeling van het stationsgebied en verleent hulp bij het wijzigen van het omgevingsplan. Hierbij heeft de gemeente minder regie, maar ook minder financiële risico's.

### Optie 2

De gemeente neemt een actieve rol in en gaat zelf het gebied herontwikkelen. Er wordt een grondexploitatie geopend waarin de kosten voor de openbare ruimte en de opbrengsten van de verkoop van bouwrijpe grond worden opgenomen. De gemeente heeft meer regie, maar ook meer financiële risico's.

### Optie 3

De gemeente en marktpartijen werken samen in een gemeenschappelijke exploitatiemaatschappij (GEM) om de herontwikkeling van het stationsgebied te realiseren. Hierbij is sprake van een gedeelde regie en gedeelde risico's tussen de partijen. Gezien de marktpartijen en de gemeente samen hebben

gewerkt voor het opstellen van de gebiedsvisie, is dit de meest voor de hand liggende samenwerkingsvorm.

## Financiële haalbaarheid

Tijdens de ontwikkeling van deze gebiedsvisie is de financiële haalbaarheid onderzocht. Het schetsontwerp voor het plangebied vormde de basis voor de berekening van de haalbaarheid. Belangrijke elementen in deze berekening zijn het ruimtegebruik, de mate van complexiteit van civiele werkzaamheden, het programma, de dichtheid van het plan, bovenwijkse voorzieningen zoals de fietsbrug, de parkeernormen en het tempo van de ontwikkeling. Op basis van de doorrekening kan geconcludeerd worden dat het plan, zonder het aantrekken van subsidies, lastig haalbaar is door de waarde van het bestaande vastgoed in het gebied. In volgende fasen zal deze haalbaarheid verder onderzocht worden en zullen optimalisatiemogelijkheden onderzocht worden. Er zal wederom sprake zijn van een iteratief proces van 'tekenen en rekenen'.



Bunniks entree

Bunniks wonen

De schakel

De spoorzone

De scheg

🌳 1/8  
🚲 [P]

🌳 30%  
🌳 1/8

🌳 30%  
🌳 1/8

🌳 30%  
🌳 1/8

[P] 3  
🌳 3/5  
🌳 [P]

🌳 1/6

🌳 1/6

🌳 1/6

🚲 [P] 1/6  
🌳 1/6

🚲 [P] 3/4  
🌳 3/4

🚲 [P] 1/2  
🌳 1/2

🚲 [P] 1/2  
🌳 1/2

🚲 [P] 1/2  
🌳 1/2

12

# Voorbeelduitwerking spelregels bouwvelden

Naast het vastleggen van een raamwerk en een ontwikkelstrategie, is het in het vervolgtraject belangrijk de 'spelregels' te bepalen waarbinnen plots ontwikkeld kunnen worden. Binnen het raamwerk is onderscheid gemaakt in deelgebieden. Per deelgebied kan een aantal eenvoudige regels opgesteld worden die vastleggen wat nodig is, maar vooral ook nog vrijheid bieden waar dat kan. Immers zijn er veel verschillende grondeigenaren die over een langere periode gefaseerd gaan ontwikkelen. Dit vraagt dan ook om een zekere mate van flexibiliteit. In de volgende fase zal dit verder uitgewerkt worden.

De volgende zaken kunnen bijvoorbeeld vastgelegd in de spelregels:

In de eerste plaats wordt ingegaan op de **functies** die mogelijk zijn in het betreffende deelgebied. Dit betekent dat er een verloop is van bouwvelden met alleen wonen tegen het bestaande dorp aan, overgaand in gemengde velden tot aan de scheg met ruimte voor kantoren en bedrijven.

Per bouwveld is een indicatie gegeven van de **bebouwingstypologie**. Deze bepaalt voor een groot deel de sfeer in het gebied en hangt samen met het al dan niet vastleggen van een verplichte **rooilijn**.

Voor alle bouwvelden kan ook een bandbreedte qua **bouwhoogte** aangegeven worden. Hierbij wordt zorgvuldig gekeken naar de aansluiting op de omgeving, het bewaken van de Bunnikse maat en schaal maar ook de mogelijkheid tot verdichten in relatie tot financiële haalbaarheid. Een andere manier om dit vast te leggen is met een fsi (floor space index) en een maximaal bebouwingspercentage.

Per bouwveld is ook een indicatie gegeven van de gewenste **parkeeroplossing**. Daarbij kan het zijn dat op de plot een gebouwde parkeeroplossing

gemaakt moet worden in de vorm van een dek of dat gebruik gemaakt wordt van de centrale collectieve parkeervoorzieningen.

Op de spelregelkaart zijn ook indicatief de **publieke doorgangen** aangegeven die het gebied doorwaadbaar maken. Dit fijnmazige systeem van paden maakt het woongebied straks aantrekkelijk en zorgt voor een verankering in het bestaande dorp.

# Deelgebied De Groene Buitenplaats

Dit deelgebied ligt op een belangrijke locatie voor het dorp Bunnik; het vormt de entree van het dorp komend vanaf Utrecht en de Baan van Fectio. De ambitie is om een groene entree met allure te maken met een woongebouw dat verwijst naar de bijzondere buitenplaatsen die in de regio veel voorkomen. Een bijzonder ensemble van woongebouwen ligt hier markant in een groene tuin met een wadi-achtige inrichting. Het opvangen van water is ook een knipoog naar de waterlinie.

**Functie** wonen

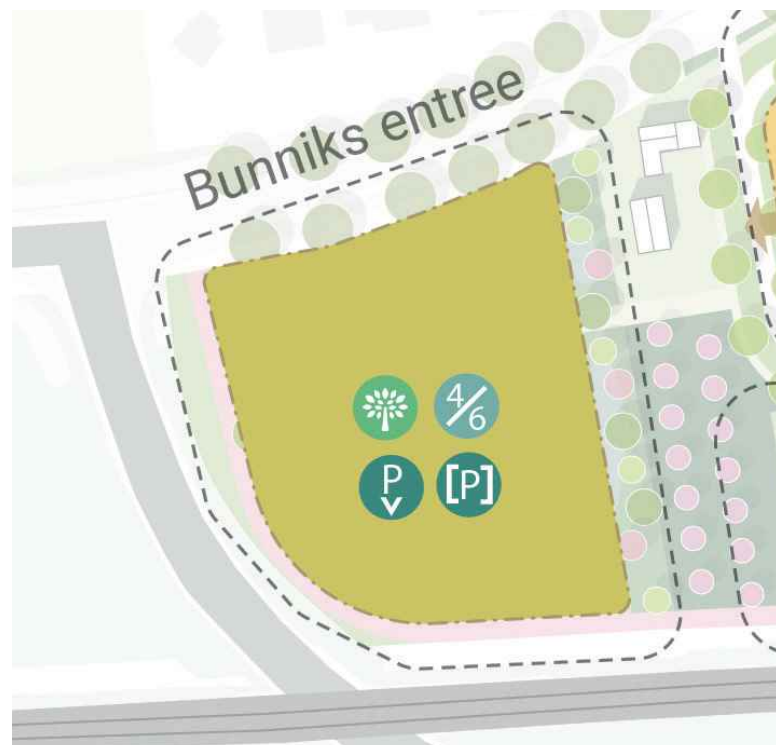
**Bebouwingstypologie** app., ensemble van meerdere gebouwen

**Rooilijn** vrij

**Bouwhoogte** circa 3-6 lagen

**Parkeeroplossing** P-gebouw spoorzone

**Bijzonderheden** integraal ontwerp met landschap



## Deelgebied De Hofjes

Dit deelgebied vormt de overgang tussen het bestaande dorp en de nieuwe buurt. Er is dan ook gekozen voor een groene overgangszone die beplant kan worden met hogere beplanting. De bebouwing loopt vervolgens op van 3 lagen naar maximaal 6 in het stationsgebied. Wonen is hier de voornaamste functie, eventueel kunnen in de plint aan Runnenburg (collectieve) voorzieningen worden opgenomen. De hofachtige structuur leent zich in het bijzonder voor senioren. Ook deze plek aansluitend op het dorp vormt de buurt een fijne 'doorschuif-plek' zodat je toch in je eigen buurt kunt blijven.

**Functie** wonen, andere functies in plint gewenst aan stationsplein

**Bebouwingstypologie** mix app. en ggb, hofachtige structuur

**Rooilijn** langs Runnenburg vast

**Bouwhoogte** circa 3-6 lagen

**Parkeeroplossing** dek

**Bijzonderheden** geen



# Deelgebied De Twaalf Apostelen

Het Twaalf Apostelengebied vormt het groene hart van de nieuwe woonbuurt. Op de plots is ruimte voor 12 woongebouwen, de apostelen. De gebouwen staan vrij op het kavel waardoor een los beeld ontstaat. De variërende bouwhoogte draagt hier aan bij. Parkeren vindt plaats in de spoorzone waardoor ook echt grote bomen in de volle grond gepland kunnen worden. Een FSI legt vast hoeveel m<sup>2</sup> gebouwd mogen worden.

**Functie** wonen  
**Bebouwingstypologie** alzijdige app. gebouwen  
**Rooilijn** vrij, losse structuur  
**Bouwhoogte** circa 3-8 lagen  
**Parkeeroplossing p-gebouw** spoorzone  
**Bijzonderheden** afstemmen groenontwerp tussen plots



# Deelgebied De Bunnikse Straatjes

Het deelgebied De Bunnikse Straatjes vormt het gezicht naar buiten toe. De maat en schaal van de bebouwing voegt zich naar het dorpslint. De bouwhoogte loopt op naar het middengebied met De Twaalf Apostelen. De bebouwing staat aan de straat, net zoals verderop langs de Dorpsstraat met kleine verspringingen in de rooilijn. Collectieve binnentuinen als groene hoven maken ook deze blokken bij uitstek geschikt voor bijzondere doelgroepen en senioren.



**Functie** wonen

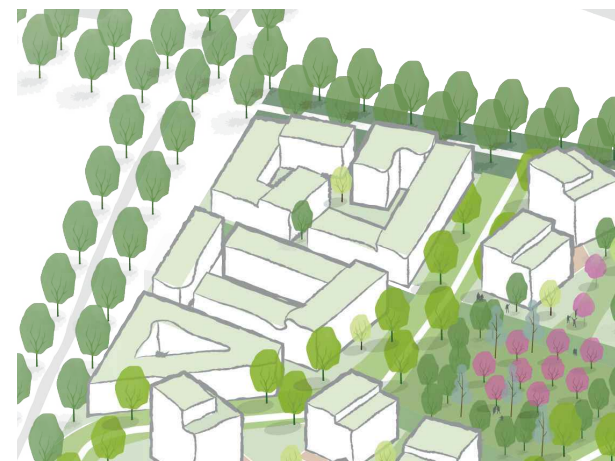
**Bebouwingstypologie** mix van ggb en app.,  
verschillende korrels binnen bouwblok

**Rooilijn** vast, kleine verspringingen

**Bouwhoogte** circa 3-6 lagen

**Parkeeroplossing p-gebouw** dek

**Bijzonderheden** groene binnentuinen



# Deelgebied De Wagons

Het deelgebied De Wagons is een gemengde zone met een mix van kantoren en woningen. De kantoren staan langs het spoor en schermen geluid af, de woningen oriënteren zich op het groene middengebied. Door groene hoven en ontvangstpleintjes te maken, heeft iedereen een duidelijk adres. De bebouwing staat op een collectieve parkeerbak van maximaal 2 lagen. Op het stationsplein staat één bijzonder gebouw waarbij de fietsroute geïntegreerd is in het blok, evenals een gebouwde fietsenstalling voor het station.



- Functie** mix van wonen en kantoren
- Bebouwingstypologie** app. in hoven, entree pleintjes
- Rooilijn** bebouwing in de rooilijn
- Bouwhoogte** circa 3-8 lagen
- Parkeeroplossing** gebouwde voorziening 2 lagen aan spoor
- Bijzonderheden** fietsgebouw





## Deelgebied De Strip

Tussen de spoorlijn en de A12 ligt het deelgebied de Strip. In dit deelgebied is plek voor bedrijven en kantoren. De bouwhoogte ligt tussen de 2 en 8 bouwlagen waarbij het parkeren inpandig opgelost dient te worden. Langs de A12 is een strook waar een hoogte-accent mogelijk is. Partijen worden bij uitstek gevraagd om functies te stapelen zodat door middel van meervoudig ruimtegebruik de druk op bouwen in het landschap en groen wordt tegen gegaan. Belangrijke ontwerppogave is de fietsbrug die op hoogte het deelgebied kruist en geïntegreerd dient te worden met gebouwen.

**Functie** mix van bedrijven en kantoren

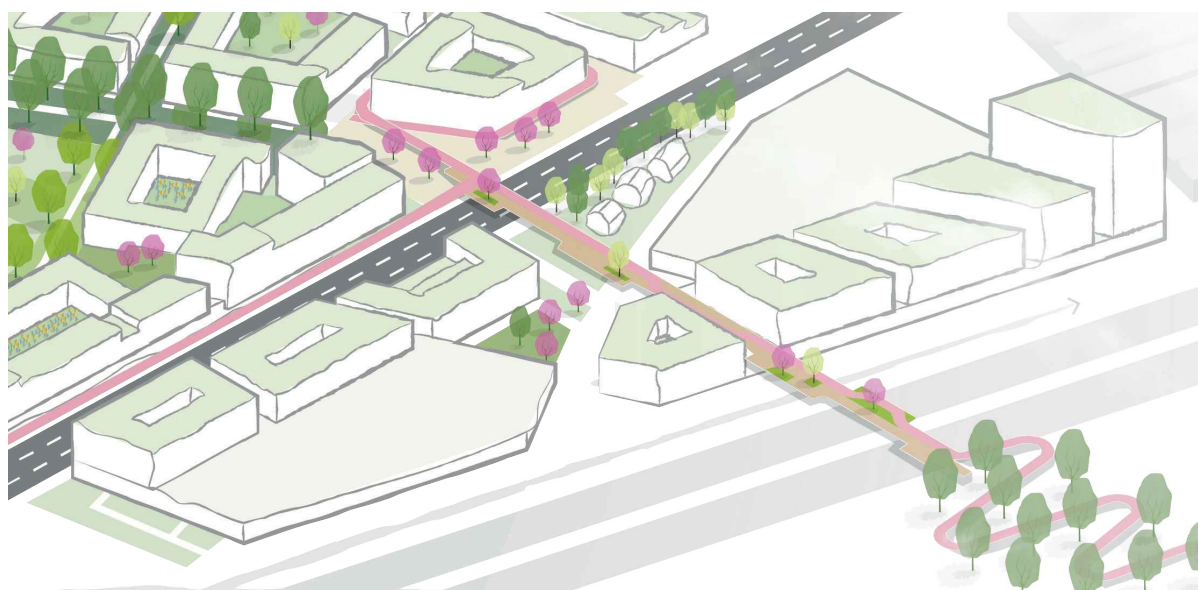
**Bebouwingstypologie** stapelen van functies, dynamiek van snelweg

**Rooilijn** bebouwing in de rooilijn

**Bouwhoogte** circa 3-8 lagen, accent mogelijk langs A12

**Parkeeroplossing** gebouwd parkeren onder kantoren

**Bijzonderheden** integratie fietsroute





**Afwegingen, dilemma's  
en onderzoeksvragen  
voor het vervolgproces**

# Uitruilen van groen



huidige plek boomgaard



voorgestelde plek boomgaard/park

## Een nieuwe boomgaard

Bij de entree van Bunnik, daar waar de Baan van Fectio aansluit op de Provinciale weg, is een nieuwe boomgaard aangelegd als compensatie-groen. Direct ernaast ligt een bestaande oude boomgaard waar een actieve bewonersvereniging het onderhoud en beheer doet.

Om van deze plek de echte dorpsentree te maken is in de gebiedsvisie voorgesteld het groen van de nieuwe boomgaard uit te ruilen met een aantal plots in het hart van het gebied De Twaalf Apostelen. Hierdoor komt het groen in het hart van de nieuwe woonwijk van circa 1000 woningen te

liggen en kan zo veel meer betekenis krijgen als centrale groen- en ontmoetingsplek. Niet alleen voor mensen uit de buurt maar ook voor bezoekers/treinreizigers is dit een plek in de luwte die meer verblijfsmogelijkheden biedt. Gecombineerd met een leuke functie in de spoorzone ontstaat zo een kloppend hart van de wijk.

De uitruil heeft als voordeel dat de gemeente haar eigen grond inzet om waarde te creëren in het gebied en meer opbrengst en kwaliteit te genereren.

# Versmallen provinciale weg

## Het maken van een echte dorpsstraat

De huidige provinciale weg, de N411, vormt een brede, doorgaande weg langs het gebied De Twaalf Apostelen. Momenteel wordt subsidie aangevraagd voor de aanleg van een rotonde op de kruising met de Van Zijldreef-Runnenburg, om een betere en veiligere oversteek voor fietsers in de toekomst mogelijk te maken. Met de transformatie van het werkgebied De Twaalf Apostelen naar een woonwijk is het echter zeer wenselijk het profiel van de Provinciale weg al eerder te versmallen en ter plekke van de aansluiting met de Baan van Fectio de échte entree van het dorp te maken. Een rotonde op deze plek kan de overgang markeren van de grens van de bebouwde kom en vanaf deze plek kan de weg een 30 km profiel krijgen. De ventwegen kunnen dan vervallen, er ontstaat meer ruimte voor groen en er is zelfs een mogelijkheid om de nieuwe woonbebouwing van het noordelijke deelgebied 'de Dorpsstraat' dichter naar de weg te schuiven en het uitgeefbaar gebied te vergroten. Ook kan al eerder toegang gemaakt worden naar de Regulierenring zodat auto's sneller in de parkeervoorziening langs het spoor zijn en niet door de hele wijk hoeven te rijden. Het reduceren van de snelheid zal ook een positief effect hebben op geluid- en luchtkwaliteit voor de omliggende (bestaande) woonbuurten.



# Een goede inpassing van de fietsbrug

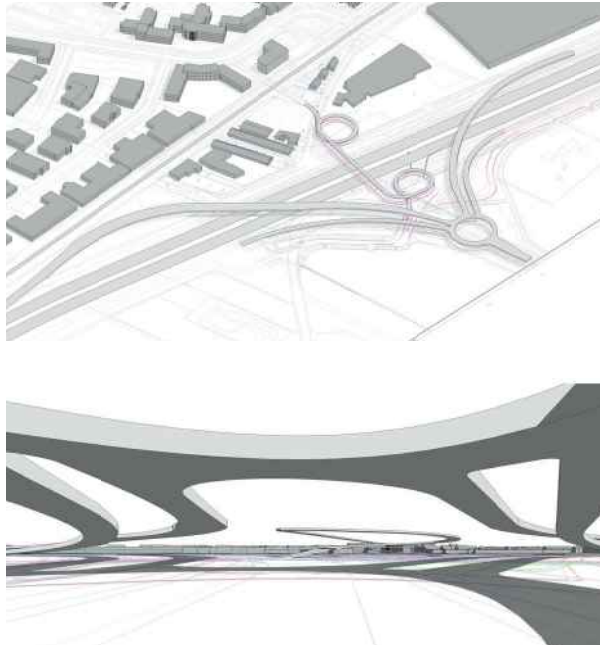
In het verleden zijn veel infrastructurele maatregelen Bunnik 'overkomen'. Dat heeft er toe geleid dat infrastructuur, in plaats van een gebied te ontsluiten, eerder als een barriere werkt binnen de gemeente. De twee aansluitingen op de A12 zijn beiden niet optimaal, de Limesbaan is alleen aangesloten richting Utrecht en heeft in de huidige vorm alleen betekenis voor Houten. De andere afslag is krap ingepast, ligt bovenop het 'goud' van Bunnik, de Kromme Rijn. Bovendien zijn de op- en afritten vreemd aangesloten op het onderliggende wegennet waardoor de knoop niet optimaal werkt. Maar wat heeft dit te maken met de ontwikkeling van het stationsgebied? Alles! Er ligt nu een kans om een goede fietsbrug te maken en die hangs samen met toekomstige keuzes op het gebied van infrastructuur.

Bunnik staat voor belangrijke keuzes als het gaat om infrastructuur. De gewenste groei van de gemeente gaat gepaard met een toename van (auto)mobiliteit terwijl het huidige wegennet al vol is. Bunnik en Odijk kunnen alleen groeien als ingezet wordt op de fiets en het optimaal aansluiten van nieuwe gebiedsontwikkelingen op het station. Daarvoor is een goede fietsroute van Odijk-west (Kersenweide) van en naar het station essentieel. En die fietsroute heeft niet alleen betekenis voor de bereikbaarheid van het station. De route vormt in potentie ook voor een groot aantrekkelijk woongebied aan de zuidzijde van de A12 (Odijk, Houten) een goede verbinding naar Utrecht Science Park, een belangrijke werklocatie in de regio.

Het is simpel, iedereen die straks de fiets pakt zit niet in de auto. En dat creëert ruimte. Het maken van een zo prettig mogelijke fietsverbinding over de A12 en het spoor is dus essentieel. De bestaande fietsbrug voldoet niet aan deze kwalitatieve uitgangspunten.

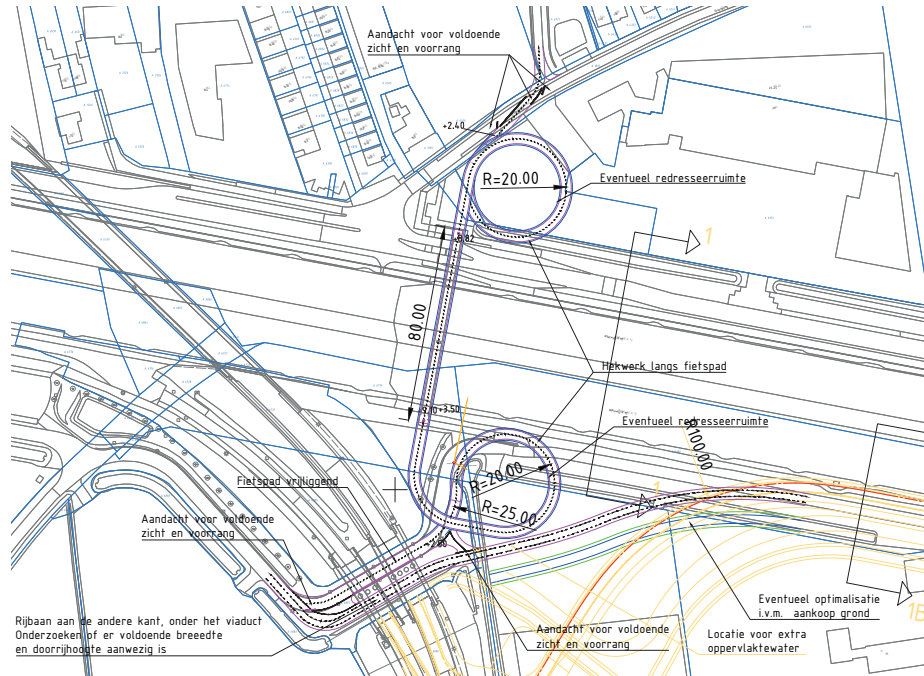
De Provincie Utrecht is al enige tijd bezig met planvorming voor het aanpassen van de bestaande fietsbrug zodat deze ook echt 'befietsbaar' is, iets wat de gemeente zeer toejuigt. Door de bestaande brug twee 'wokkels' te geven kun je in ieder geval omhoog en omlaag fietsen, in plaats van je fiets omhoog te duwen over een rails zoals nu de enige optie is. Dit plan houdt echter nog geen rekening met de kansen

die de gebiedsontwikkeling van het stationsgebied biedt. Verder houdt het plan onvoldoende rekening met de andere 'gewenste' infrastructurele ontwikkelingen in de toekomst. Zo leeft al lang de wens om een volledige aansluiting van de Limesbaan op de A12 te maken en deze weg ook te verbinden richting Arnhem. En de wens voor het omleggen van de N221, zodat deze niet door Odijk loopt maar eromheen. Als je al deze plannen over elkaar heen legt blijkt dat het maken van een goede fietsverbinding over de A12, ter plekke van het station, in de richting van USP, een onmogelijke opgave is. Als de fietsbrug op de huidige plek blijft liggen en in de toekomst de Limesbaan op de A12 richting Arnhem wordt aangesloten met een

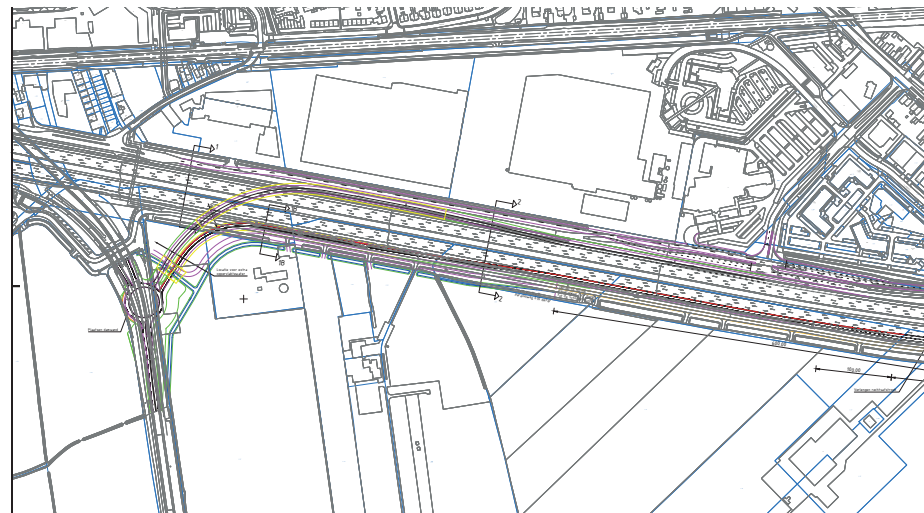


fly-over, dan loopt de fietsroute straks naar Houten en niet naar Odijk en ontstaat een wirwar van infrastructuur aan de zuidzijde van de A12. Dit faciliteert vooral de automobilist uit Houten. Er zal dus een keuze gemaakt moeten worden! Met de gebiedsontwikkeling van het station is er nu een kans om een optimale verbinding voor de fiets te maken. En voor de auto zijn alternatieven denkbaar.

In bijlage 2 zijn eerste ideeën opgenomen over hoe het gebied tussen Bunnik-Odijk en Houten beter ontsloten kan worden de rol van de fietverbinding in dat netwerk.



Voorlopig ontwerp fietsbrug Provincie Utrecht



Volledige aansluiting Limesbaan op A12 (fly-over richting Arnhem)

# Toekomst fietstunnel

Als het in de toekomst mogelijk zou zijn een nieuwe fietsroute over de A12 én het spoor te realiseren, dan is de overweging om de huidige tunnel aan te passen en hier een voetgangerstunnel van te maken. Hiermee kan de verblijfskwaliteit op het stationsplein een impuls krijgen en ontstaat meer ruimte voor ontmoeten en verblijven. Dit zal ook een positief effect hebben op mogelijke functies in de plinten van de aangrenzende gebouwen. De hellingbaan kan in dit geval veranderen in een trap en neemt zo minder ruimte in beslag.







# Overige onderzoeksvragen voor het vervolg

De voorliggende gebiedsvisie is een eerste stap in de haalbaarheidsfase. De gebiedsvisie laat kansen zien en de samenhang tussen keuzes en ingrepen op verschillende schaalniveaus. De gebiedsvisie heeft echter ook inzicht gegeven in onderwerpen en thema's die nader onderzocht moeten worden in een vervolgfase.

## **Mobiliteit en parkeren**

De gebiedsvisie doet nog geen uitspraken over parkeernormen. Er is rekening gehouden met parkeeroplossingen in het gebied, maar die zullen, zoals nu getekend, niet aansluiten op het huidige parkeerbeleid van de gemeente. Als Bunnik écht kiest voor de fiets en OV, dan zal een goed mobiliteitsonderzoek beter inzicht moeten geven in de benodigde capaciteit, de mate van dubbelgebruik, de kansen voor andere vervoersmiddelen (deelauto's/fietsen/scooters/step) en de benodigde omvang van een P&R voorziening. Als uitgegaan wordt van een lagere parkeernorm hoe voorkom je dan dat mensen de auto in de omliggende wijk parkeren?

De bereikbaarheid van woningen in combinatie met hulpdiensten, vuilnisinzameling, onderhoudsvoertuigen en pakketbezorging zal ook verder onderzocht moeten worden.

## **Effecten spoorverdubbeling**

Het spoor gaat mogelijk verdubbeld worden in de toekomst. De inpassing van de extra sporen dient nader onderzocht te worden in relatie tot de aansluiting op perrons, de gewenste ligging van het station, de toekomst van de spoorovergang in het dorp en de aangrenzende (geplande) bebouwing.

## **Werkfuncties**

Er is behoefte aan schuifruimte, vanuit het gebied zelf, maar ook vanuit de kernen. En USP zoekt ook ruimte. Een nader onderzoek naar de aard, omvang en wensen van de bedrijven kan inzicht geven in de gewenste omvang van nieuwe bedrijfskavels en kantoorgebouwen. Ook het eventueel schuiven met bedrijven uit andere locaties in Bunnik, om tot meer efficiënte inrichting te komen, kan worden meegenomen om tot een win-win situatie te komen.

## **Doelgroep en programma**

We willen gemengde buurten maken. Een verder onderzoek moet meer inzicht geven in de precieze behoefte en het gewenste woningbouwprogramma. Daarbij kan ook gekeken worden naar welk programma het beste past op welke plek binnen het raamwerk. Ook in relatie tot de beschikbare mobiliteit.

## **Versterken en bouwen aan landschap**

Het bouwen aan het landschap is een opgave die niet alleen Bunnik aan gaat, maar in samenspraak met Houten, waterschap en natuurorganisaties (staatsbosbeheer) nader onderzocht moet worden.

## **Ontsluiting zuidzijde A12**

De ontsluitingsstructuur aan de zuidzijde van de A12 in relatie tot de op- en afritten en de toekomst van de provinciale weg dient nader onderzocht te worden.

### **Uitwerken idee fietsbrug**

De excellente route vraagt een verdere verdiepingsslag om meer grip te krijgen op de beide aanlandingen, de mogelijkheden om te koppelen met bestaande gebouwen en het uitstraling in relatie tot de bouwkosten. Ook het betrekken van bedrijven en sponsors (à la Luchtsingel) kan bijdragen aan de haalbaarheid.

### **Spelregels en haalbaarheid**

De eerste indicatieve spelregels dienen uitgewerkt te worden in een masterplan en ontwikkelkader die als onderlegger kan dienen voor een omgevingsplan. De mogelijke fasering en stapsgewijze ontwikkeling dient ook beter onderzocht te worden, ook in relatie tot bijvoorbeeld waterberging.

### **Energietransitie**

Hoe zou de energietransitie (o.a. van het gas af en de elektrificeren van vervoer) een plek kunnen krijgen in de verdere stedenbouwkundige uitwerking? Bijvoorbeeld met de uitwerking van warmtenetten in combinatie met bestaande of nieuwe ondergrondse disciplines, toekomstig

water en groen (bomen) die van invloed zijn op het openbaar gebied. In een masterplan kan ook het energieconcept van de nieuwe wijk verder uitgewerkt worden.

### **Waterberging**

Hoeveel infiltratie van regenwater is mogelijk op basis van de bouwstenen en bestaande bodemopbouw? En wat voor gevolgen heeft dit voor de bestaande duiker onder de A12 en de overige bestaande riolering binnen het gebied? Het waterbergingsvraagstuk vraagt om een verdere uitwerking in samenhang met het uitwerken van de verdere principes van de inrichting van het openbaar gebied.

### **Financiële haalbaarheid van ambities**

Het is belangrijk dat er betaalbare woningen worden toegevoegd aan de Bunnikse woningvoorraad. Er zijn echter ook veel ambities, we willen ook klimaatadaptief en circulair ontwikkelen, een kwalitatieve openbare ruimte inrichten etc etc. In een vervolgonderzoek zullen we nog beter naar de haalbaarheid moeten gaan kijken waarbij we niet alleen kijken naar kosten maar ook naar opbrengsten.

### **Sociale cohesie en ontmoeting**

Bij de verdere uitwerking van het openbare gebied kan ingezoomd worden op hoe 'toevallige' ontmoeting gestimuleerd kan worden. Bijvoorbeeld het aansluiten op het bestaande beweeglint, zorgen dat routes elkaar kruisen en het onderzoeken van 'dagelijkse rondjes'.

### **Uitwerken van visie op groen**

Gekeken moet worden naar wat straks openbaar en wat privé is en hoe onderhoud en beheer geregeld gaan worden. Ook de rol van toekomstige bewoners kan daarbij betrokken worden.

### **Hinder en geluid**

Er dient goed gekeken te worden naar trilling, fijnstof en geluid en dit moet meegenomen worden in spelregels voor specifieke plekken om een zo optimaal mogelijke situatie te creëren.



# Bijlagen

- Bijlage 1: Verslag participatieproces
- Bijlage 2: Eerste ideeën regio
- Bijlage 3: Achtergrondinfo gebied

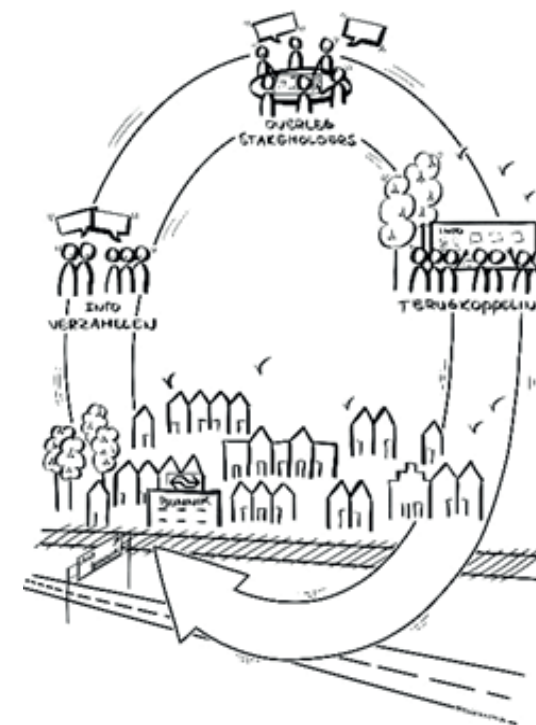
# Bijlage 1: Verslag participatie visie

De inbreng vanuit Bunnik is voor de ontwerpers van groot belang. Goede participatie met brede betrokkenheid maakt een plan of visie immers beter. Mensen uit Bunnik kennen hun gemeente en dorp het beste. Die kennis, inzichten en ideeën gebruiken de ontwerpers graag. Daarom zijn bij de ontwikkeling van bijgaande visie voor de stationsomgeving Bunnik de volgende stappen gezet en resultaten opgehaald.

## 1 | Plan van Aanpak

De participatie voor de gebiedsvisie stationsomgeving Bunnik heeft een aantal uitgangspunten:

- Participatie op zich vergroot het draagvlak niet. Góede participatie verbetert wél de kwaliteit van de plannen. En goede plannen kunnen wel rekenen op meer draagvlak.
- We maken participatie aantrekkelijk en zinvol door vooraf duidelijk te zijn over de inbreng en invloed van mensen, geen mooie praatjes dus maar eerlijk zijn.
- Mensen en organisaties willen wij breed betrekken. Maar niet iedereen hoeft over alles mee te praten.
- We zorgen voor effectieve en prettige werkvormen die aansluiten op de doelgroep in een tijdsperiode die te overzien is.
- Mensen nemen deel aan de participatie op persoonlijke titel. Individuen kunnen niet namens een hele straat of buurt spreken. Ze zijn immers geen gekozen vertegenwoordigers. Ze geven ons met hun mening en informatie wel een goed beeld van zaken die spelen.
- Participatie, communicatie en place-making zijn geen losse onderdelen maar versterken elkaar.
- Belangrijk onderdeel van de communicatie is het terugkoppelen van resultaten en inbreng. Ook als hun idee niet wordt overgenomen melden we dat en vertellen we waarom dat is.



## 2 | Interviews

Tijdens een interviewochtend in Bunnik op 6 juni 2022 hebben betrokkenen bij de gebiedsvisie stationsomgeving Bunnik veel informatie opgehaald bij voorbijgangers in het centrum en rondom het station van Bunnik.

Met een groep van 11 ontwerpers, leden van de projectgroep stationsomgeving, ambtenaren en vertegenwoordigers van eigenaren in het gebied, spraken we voorbijgangers aan op diverse plekken in Bunnik. We wilden op die manier de mening horen van een doorsnede van Bunnik. Niet representatief, maar een willekeurige verzameling bewoners en bezoekers. Juist om mensen te spreken die niet zelf op de georganiseerde evenementen afkomen. De gesprekken waren kort en krachtig. Bedoeld om te peilen wat er leeft onder bewoners, mensen die werken in het gebied en reizigers. We wilden polsen of de thema's waar de ontwerpers mee werken, aansluiten bij de onderwerpen die Bunnik bezig houden. We zochten naar Bunnikers die willen meedenken over de toekomst.

En we wilden meningen horen van mensen die niet direct betrokken of belanghebbend zijn.

In totaal hebben we 62 interviews afgenomen. We ervoeren grote bereidheid tot een gesprek. Enkele mensen benoemden wantrouwen tegenover de overheid, maar wilden toch meedenken. Op een enkele uitzondering na stonden de onderzochte mensen positief tegenover een transformatie van de stationsomgeving.

Gemiddelde leeftijd	46
Aantal mannen	18
Aantal vrouwen	46
Aantal bewoners	46
Aantal dat in Bunnik werkt	8
Aantal bezoekers Bunnik	10
Wist van de plannen	32
Wist niet van de plannen	29



## Transformatie van gebied?







### 3 | Start stakeholdersgroep

In Bunnik waren al groepen actief en betrokken bij de omgeving van het station. Van die energie en betrokkenheid wilden we gebruik maken. Vergelijkbaar met een klankbordgroep hebben we mensen uitgenodigd om deel te nemen aan een stakeholdersoverleg. Daarvoor zijn we eerst samengekomen met mensen van Mijlpaal 42 en de Green Businessclub. Met hen hebben we de opzet, bedoeling en werkwijze van de stakeholdersgroep besproken. Ook hebben we hen gevraagd om uit te kijken naar andere deelnemers. Bij het eerste overleg op **11 april 2022** waren mensen aanwezig met verschillende invalshoeken. Bewoners uit de directe omgeving, ondernemers uit Bunnik, mensen die gebruik maken van openbaar vervoer, jongere en iets oudere mensen en zowel mensen met een uitgesproken visie op de toekomst van Bunnik als geïnteresseerden met een hele andere professionele achtergrond. We hebben de spelregels van de stakeholdersgroep besproken, het proces om te komen tot een visie en de aspecten die deelnemers belangrijk vinden in het gebied.

Tijdens de interviewronde op straat hebben we ook mensen gevraagd om deel te nemen aan het stakeholdersoverleg. Ook de al bestaande deelnemers hebben we gevraagd of zij nog deelnemers kennen met een andere invalshoek. Een aantal mensen heeft daarop gereageerd.

Op **6 juli 2022** kwam de stakeholdersgroep opnieuw bijeen in een iets uitgebreider gezelschap van omwonenden, ondernemers en mensen die vanuit hun professionele achtergrond (zorg/duurzaamheid/stedenbouw) wilden bijdragen aan de visie. Aan de hand van de meest recente opmaat naar een visie vonden **inhoudelijke gesprekken** plaats over de noodzaak om de regierol te nemen als gemeente, het belang en de mogelijkheden van duurzaam bouwen en de wens om ruimte te bieden aan diverse woonvormen, ook voor ouderen.

Op **12 september 2022** besprak de stakeholdersgroep de **Bunnikse identiteit** aan de hand van een presentatie van een van de deelnemers die als



cultureel antropoloog haar bevindingen deelde over de sociale context van Bunnik. Dit is belangrijke informatie voor de ontwerpers bij het formuleren van een visie.

Met referentiebeelden bespraken we belangrijke elementen die van Bunnik een mooi dorp maken. De toekomstwensen van de deelnemers zijn tijdens de bijeenkomst verwoord en verbeeld. Dit gaf de ontwerpers meer inzicht in de wensen voor architectuurstijlen, maar ook het belang dat de stakeholders hechten aan groen in het gebied, circulariteit, de wens om speelruimte voor kinderen én volwassenen te creëren en de vraag naar aanvullende voorzieningen, zoals kleine horeca bij het station.

De noodzaak om breed te kijken naar de rol van Bunnik en de gevolgen van infrastructurele beslissingen kwam opnieuw ter sprake. Waar mogelijk wordt de geboden informatie van stakeholders hierover ook elders binnen de gemeentelijke organisatie neer gelegd.



## **Klimaatadaptief ontwerpen en inrichting van de buitenruimte**

stonden centraal tijdens de bijeenkomst met stakeholders op **10 oktober 2022**. De deelnemers aan de stakeholdersgroep waren blij met de grondige aandacht voor klimaat en groen. Er was een pleidooi om niet alleen te zorgen voor waterberging, maar om bij plantkeuze rekening te houden met langdurige droogte. Praktische zaken, zoals de benaming van gebiedsdelen, zijn besproken. Naar aanleiding hiervan zijn benamingen in de schetsen aangepast.

Er is op aangedrongen om geen strakke schetsen te gebruiken die de indruk wekken dat er al gebouwen zijn ontworpen. En er is gesproken over het vervolg van de procedure en de noodzaak om direct belanghebbenden persoonlijk te spreken. .

De gesprekken met de stakeholdersgroep zijn voor de ontwerpers momenten om te peilen hoe meningen in Bunnik kunnen zijn, of zij belangrijke dingen missen en of dat zij de juiste koers varen. Tijdens inhoudelijk goede gesprekken over identiteit, duurzaamheid, bouwstijlen en de plek van Bunnik in de regio pleitten de deelnemers om de regie te pakken. Bunnik moet niet afwachten wat andere overheden doen, maar

zelf aan de slag met de gewenste ontwikkelrichting. De deelnemers aan de stakeholdersgroep hielden de ontwerpers en de gemeentelijke projectleiding steeds scherp met kritische vragen en deskundige inzichten. Zij hebben niet kunnen kiezen voor scenario's en ook niet ingestemd met de concept visie of onderdelen daarvan. De deelnemers hebben tijd, energie, kennis en inzichten beschikbaar gesteld tijdens gesprekken die voor de ontwerpers belangrijk waren als tussentijdse toets. De deelnemers hebben vragen van de ontwerpers beantwoord en met elkaar en de projectleiding en ontwerpers gesproken over allerlei aspecten die van belang zijn voor de toekomstvisie. Voorafgaande aan de collegevergadering in februari hebben de ontwerpers en de gemeentelijke projectleiding in een korte bijeenkomst de uiteindelijke gebiedsvisie toegelicht.

## **4 | Welkom op de Boomgaarddag**

Een visie is behoorlijk abstract. Pas als duidelijk is waar welke gebouwen en voorzieningen komen, wordt het voor veel mensen interessant om hun mening te geven. Toch wilden de ontwerpers graag meningen horen in een pril stadium. Daarom organi-

seerden we een Boomgaarddag met een aantrekkelijk programma zodat mensen even langs konden komen uit nieuwsgierigheid, betrokkenheid of om hun mening te geven.

Via algemene media (gemeentewebsite en 't Groentje), social media en persoonlijke uitnodigingen is het Bunnikse publiek breed uitgenodigd. Ongeveer 50 bezoekers gingen in gesprek met de ontwerpers, we hebben een groot aantal mensen geïnterviewd, mensen gaven op een kaart aan welke plekken in Bunnik voor hen van belang zijn en waarom. Opnieuw waardevolle inbreng die belangrijke thema's bevestigde en nadruk legde op Bunnikse waarden.

## **5 | Vervolg**

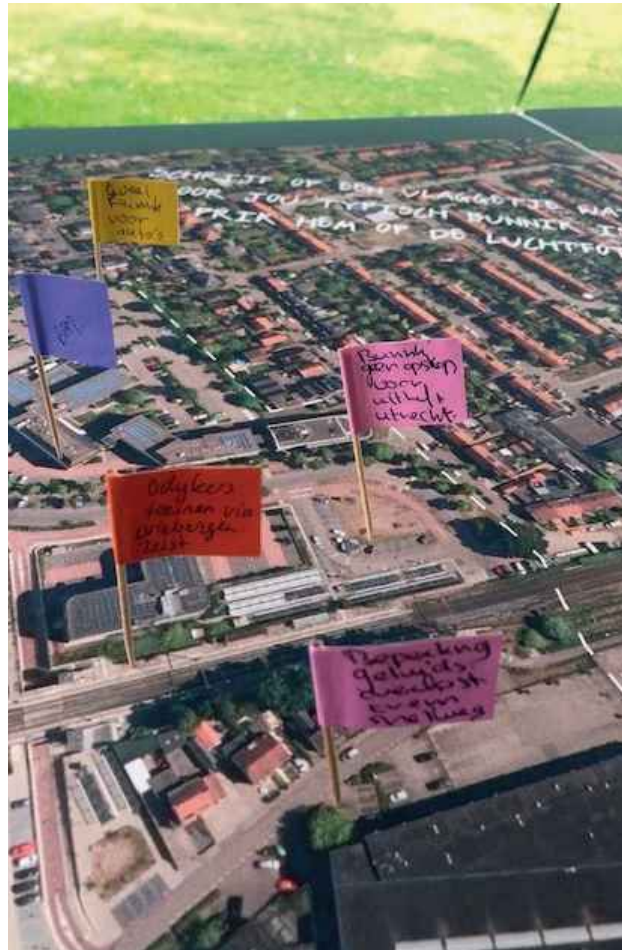
Ook bij het vervolg willen we nauw contact houden met Bunnik over de gebiedsvisie.

De concept-versie leggen we voor via een toelichtend filmpje op de website en een samenvatting. Mensen die meer willen weten of meer willen melden kunnen ons benaderen voor een persoonlijk gesprek. We blijven met de stakeholdersgroep in overleg. En de omgevingsmanager houdt in persoonlijke contacten de omgeving betrokken en geïnformeerd.

Via algemene media, een nieuwsbrief in oprichting, een projectwebsite en via sociale media houden we betrokkenen zo goed mogelijk op de hoogte van de voortgang en de mogelijkheid om te reageren.

De stakeholdersgroep krijgt een vervolg. Bestaande deelnemers worden uitgenodigd ook bij de volgende stap deel te nemen aan het overleg. Daarnaast vragen we mensen die willen meepraten om zich te melden. We nemen dan contact op met de potentiële deelnemers om met hen te bespreken wat de rol is van de stakeholdersgroep, hoe vaak we bij elkaar komen en welke invalshoeken de nieuwe deelnemers belangrijk vinden. Zo kunnen we in overleg met de nieuwe deelnemers bepalen of de stakeholdersgroep de juiste plek is om mee te praten of dat er andere passende manieren zijn om inbreng te hebben.

Wordt vervolgd...



# Toekomstvisies: IRP U16

Perspectiefkaart: Regio Utrecht in 2040



## Bijlage 2: De regionale context

Bunnik ligt onder de rook van Utrecht; een dynamische, snelgroeiende regio. De afgelopen jaren zijn in regionaal verband veel plannen en visies gemaakt over de verstedelijkingsdruk, de rol van de regiopoorten daarin, de ontwikkeling van het landschap en de mobiliteitsopgave. Het document 'Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) dat door U16 is opgesteld, schetst de gewenste ontwikkelrichting tot 2040 en laat zien hoe de regio op een gezonde en duurzame wijze kan groeien.

### Zeven perspectieven voor de regio

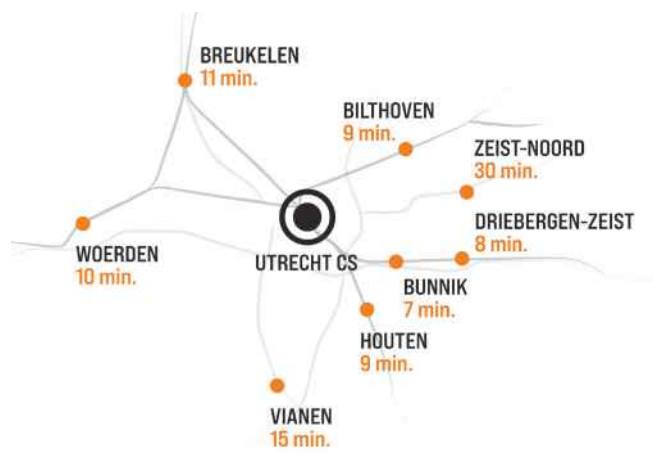
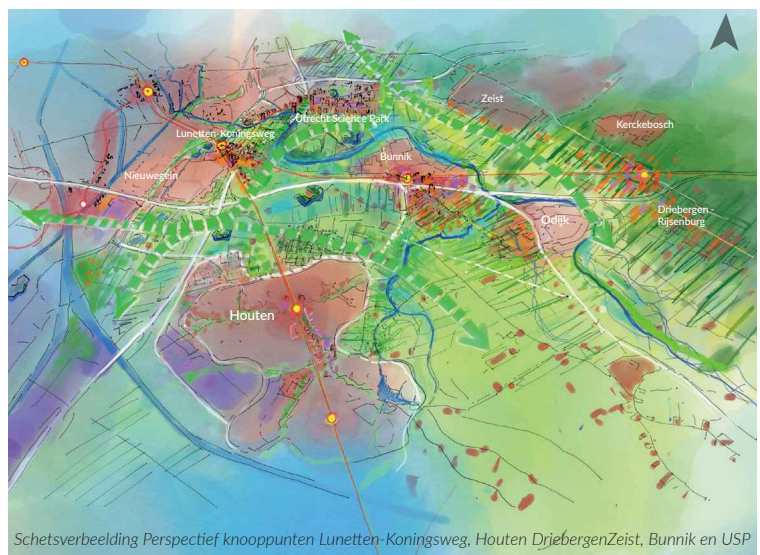
In het IRP worden zeven perspectieven geschetst voor 2040 en:

- Leven we in een groene en gezonde leefomgeving.
- Is duurzame mobiliteit de logische keuze.
- Is er ruimte voor alle nieuwe bewoners door het toevoegen van compacte stedelijke gebieden.
- Profiteert iedereen in de regio van een sterke economie die volop in transitie is naar circulariteit.
- Zijn ook kleine en middelgrote kernen in de regio vitaal en bieden een gezonde leefomgeving.
- Is de regio op weg naar energieneutraliteit.
- Leven we in een klimaatadaptieve en waterrobuuste regio die zich voorbereidt op zeespiegelstijging.

De regio Utrecht kiest voor gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen. Om dit te bereiken moeten scherpe keuzes gemaakt worden. De regio kiest er daarom voor de bestaande kwaliteiten van de regio zo goed mogelijk te benutten en waar mogelijk te versterken en zorgvuldig om te gaan met de ruimte die we hebben. De perspectieven op de regio leiden tot integrale keuzes die acht redeneerlijnen volgen. Een aantal van deze redeneerlijnen is zeer relevant voor de ontwikkeling van het stationsgebied in Bunnik en mogelijk het gebied ten zuiden van de A12:

- **De Utrechtse Trots als basis:** Landschap, water en groen zijn voorwaardelijk voor de groei van de regio.
- **Kiezen voor duurzame mobiliteit:** Nabijheid en netwerk zorgen voor duurzaam mobiliteitsgedrag.

- **Intensiveren van regiopoorten:** Nieuwe woon- en werkmilieus bij OV-hubs met stad, regio en landschap binnen handbereik.
- **Nieuwe uitleglocaties beperkt nodig:** Groot-schalige uitleg alleen mogelijk als OV aanwezig is en landschap wordt versterkt.
- **Toekomstbestendige werklocaties met een duidelijk profiel:** Verdichten werklocaties in gemengde stedelijke gebieden én duidelijke keuzes voor bedrijventerreinen.



De acht regiopoorten  
(Ruimtelijk programmatische verkenning BVR)





### **Bunnik als regiopoort**

Bunnik wordt in het IRP gezien als regiopoort. Een locatie op korte afstand van de stad Utrecht, uitstekend verbonden met de stad en ruimte bij de OV-knoop voor verdichting. Rondom de knoop kan verdicht worden in een dichtheid die hoger is dan gebruikelijk in het bestaande dorp. Dit sluit ook aan op de kwalitatieve behoefte die er is om vooral te bouwen voor doorstroming en starters op de woningmarkt. En het sluit aan bij de visie op mobiliteit door het organiseren van nabijheid, belangrijk om meer fietsgebruik te stimuleren, functiemenging en intensief gebruik van OV-knooppunten.

### **Verbonden met het landschap**

De regiopoorten hebben veelal een sterke ruimtelijke relatie met het groene landschap dat dichtbij ligt. Er liggen koppelkansen om regiopoorten te ontwikkelen in samenhang met de groen- en landschapsopgave. Dit draagt niet alleen bij aan het gezonde leefmilieu in deze regiopoorten, maar kan deze plekken ook een dubbelrol geven als buitenpoort, waar de toegang tot het landschap vanuit het OV mogelijk is. In Bunnik is dit in het bijzonder het geval.

### **Regiopoorten als multimodale hub**

De regiopoorten zijn ook plekken die als bronpunten gebruikt worden voor het regionale OV-systeem. Reizigers uit de regio stappen hier over van de fiets of de bus op het wiel met spaken. Daarbij hebben sommige regiopoorten ook een functie als multimodale hub wat de inpassing van parkeervoorzieningen noodzakelijk maakt. In Bunnik ligt het accent op het overstappen van de fiets op het OV. Voor het verbinden met de auto is deze knoop niet geschikt.

### **Uitwerking deelgebied Kromme Rijn**

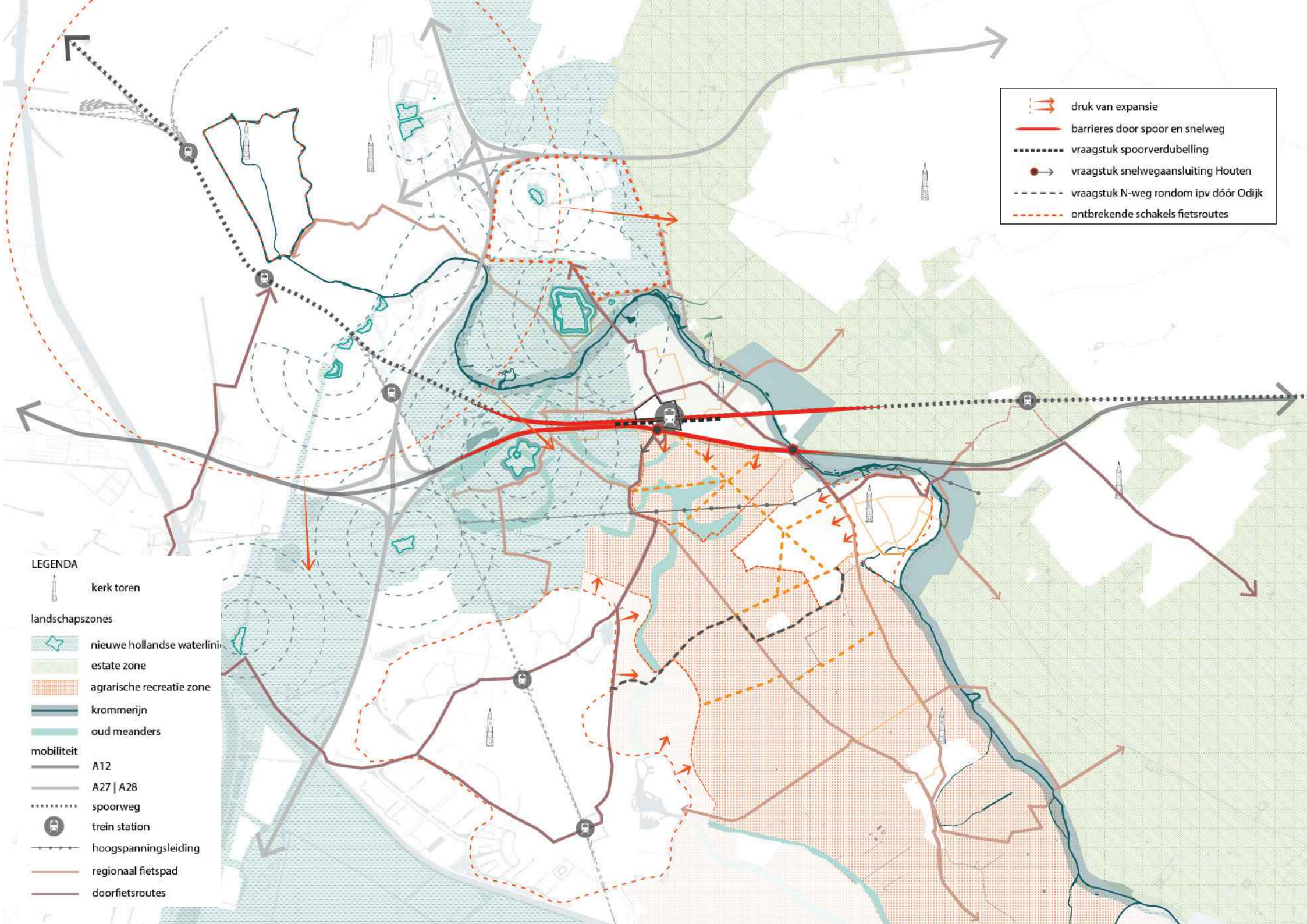
De Kromme Rijn is de verbindende factor in het zuidoosten van de regio. Gezien de historische betekenis van de Kromme Rijn is de huidige verschijningsvorm bescheiden. Juist hier liggen kansen om het landschap robuuster te maken en ruimte te maken voor recreatie en natuur en versnipperde landschappen met elkaar te verbinden. De ontwikkeling rondom de knooppunten zoals Houten en Bunnik is aanleiding om te investeren in de landschapsopgave. Tegelijkertijd is het voor deze woon- en werklocaties eveneens voorwaardelijk dat de mobiliteit verbeterd wordt. Hiervoor zijn ingrepen nodig aan het spoor en de stations van Lunetten-Koningsweg en Bunnik. De samenhang tussen verstedelijking en de landschappen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de

Kom van de Kromme Rijn tussen Houten en Bunnik is een belangrijke regionale opgave. De eerste prioriteit ligt bij het creëren van een robuuste groen-blauwe verbinding langs de gehele Kromme Rijn inclusief nieuwe takken als de Houtense Rijn in het algemeen en bij de aanlanding bij Utrecht in het bijzonder. Zo wordt de groene contramal voor de verstedelijking gemaakt en de basis ontwikkeld voor de groene scheg.

Naast opgaven op het gebied van landschap, water en groen wordt ook aandacht gevraagd voor het verbeteren van de fietsroutes, in het bijzonder een doorgaande snel-fietsroute van Veenendaal naar USP.

Het stationsgebied in Bunnik wordt gezien als een plek waar ruimte is voor transformatie en verdichting. Dat laatste geldt ook voor de bestaande bedrijventerreinen in Bunnik. Daarnaast wordt er aan de oostkant van Utrecht gezocht naar ruimte voor een bedrijventerrein met een regionale functie als onderdeel van een meer-voudige opgave rond de regiopoorten.

*Recent is door BVR een Ruimtelijk programmatische verkenning uitgevoerd naar de acht regiopoorten. Hierin zijn de kansen voor de ontwikkeling van Bunnik ook goed benoemd. Voorliggende visie sluit daar naadloos op aan.*



- druk van expansie
- barrières door spoor en snelweg
- vraagstuk spoorverdubbeling
- vraagstuk snelwegaansluiting Houten
- vraagstuk N-weg rondom ipv dóór Odijk
- ontbrekende schakels fietsroutes

- LEGENDA**
- kerk toren
  - landschapszones**
    - nieuwe hollandse waterlini
    - estate zone
    - agrarische recreatie zone
    - krommerijn
    - oud meanders
  - mobilititeit**
    - A12
    - A27 | A28
    - spoorweg
    - trein station
    - hoogspanningsleiding
    - regionaal fietspad
    - doorfietsroutes

# Dynamiek driehoek Bunnik-Odijk-Houten

De ontwikkeling van het stationsgebied en dus de ontwikkeling van de regioknoop ligt in de invloedssfeer van de dynamiek in de driehoek Bunnik-Odijk-Houten. In het IRP worden de opgaven in dit gebied goed geschetst. Het is een gebied met diverse cultuurlandschappen, rijk aan historie. Maar deze kwaliteiten zijn nu niet direct zichtbaar of te beleven. Het is een gebied waar de kansen voor het oprapen liggen, maar waar ook duidelijke keuzes gemaakt moeten worden.

Vanuit alle kanten is er druk om te ontwikkelen. Odijk breidt uit naar het westen, Houten onderzoekt groei aan de oostzijde en met de ontwikkeling van de regioknoop Bunnik komt ook de zuidzijde van de A12 in beeld als potentiële ontwikkellocatie. Dat legt druk op het landschap, maar biedt ook kansen. Juist voor het **bouwen aan het landschap**, het zichtbaar maken van de kwaliteiten in het gebied, het integraal benaderen van vraagstukken. Het opheffen van barrières en het verbeteren van de ontsluitingsstructuur van het gebied voor fietsers en voetgangers. Het gebied kan een sterkere identiteit krijgen en zo de aantrekkelijkheid van Bunnik en Odijk als fijne dorpen in het groene landschap vergroten, waarbij meteen ook de recreatiedruk op de fortentzone en Rhijnauwen/Amerongen wordt verlicht.

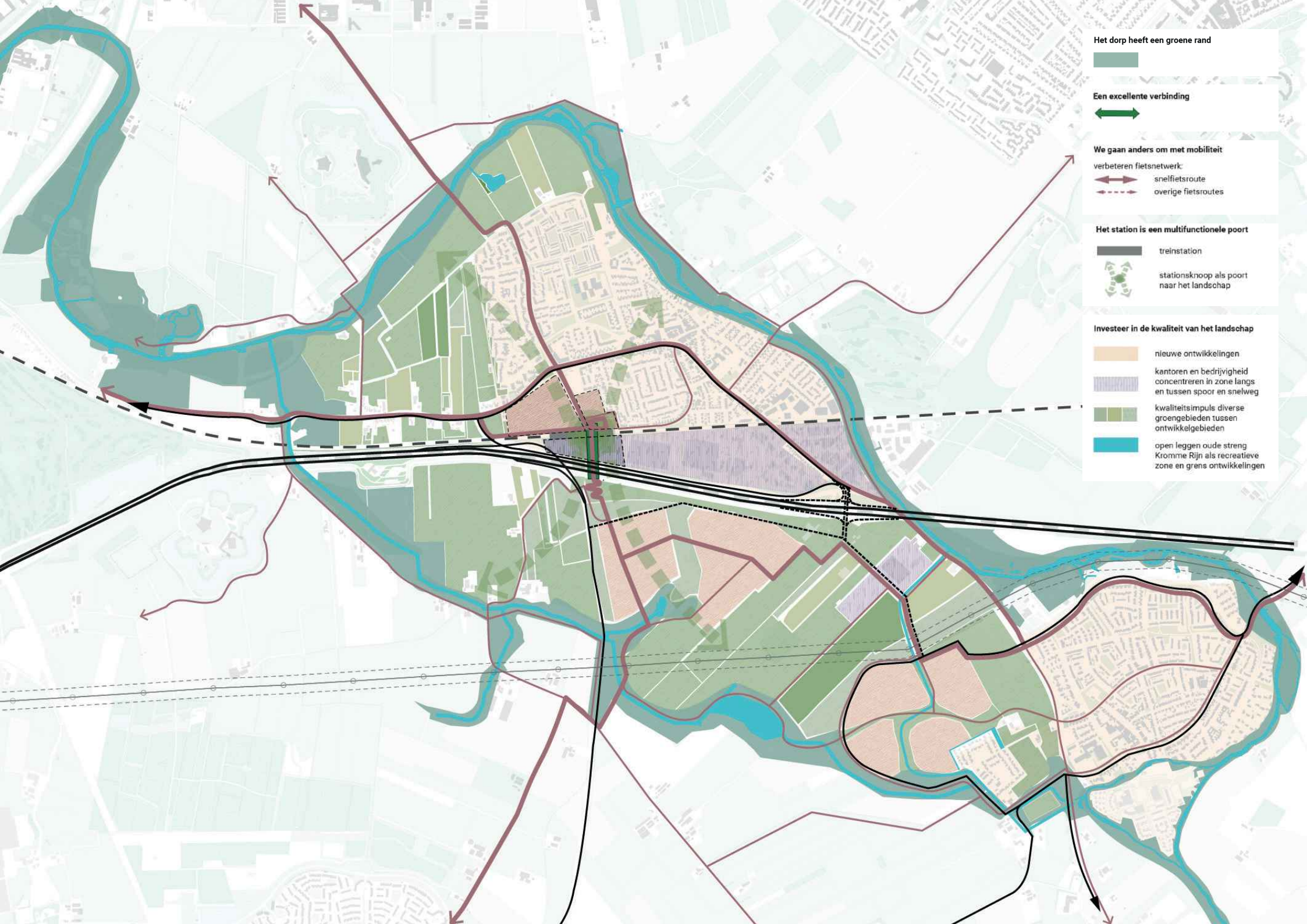
De volgende kansen liggen in het gebied:

- Zichtbaar maken van historie.
- Aantrekkelijker maken voor recreatie, beter ontsluiten van het gebied en de missende schakels in het fietsnetwerk oplossen.
- Bijzondere (landschappelijke) woonmilieus in verschillende dichtheden.
- Barrièrewerking spoor en A12 verbeteren.
- Verbeteren van aantakking regionale wegen op de A12.

Identiteit van het landschap:

- Kleinschalige landbouw
- De Kromme Rijn
- Fortentzone
- Buitenplaatsen





- Het dorp heeft een groene rand**
  - groene rand
- Een excellente verbinding**
  - uitstekende verbinding
- We gaan anders om met mobiliteit**
  - verbeteren fietsnetwerk:
    - snelfietsroute
    - overige fietsroutes
- Het station is een multifunctionele poort**
  - treinstation
  - stationsknoop als poort naar het landschap
- Investeer in de kwaliteit van het landschap**
  - nieuwe ontwikkelingen
  - kantoren en bedrijvigheid concentreren in zone langs en tussen spoor en snelweg
  - kwaliteitsimpuls diverse groengebieden tussen ontwikkelgebieden
  - open leggen oude streng Kromme Rijn als recreatieve zone en grens ontwikkelingen

# Eerste ideeën regiovisie: Bunnik als groene regioknoop

De gemeente Bunnik kan inspelen in op haar positie in de regio en zo gebruik maken van haar unieke kwaliteiten. Door te kiezen voor ontwikkelingen die goed zijn voor Bunnik, maar die tegelijkertijd ook een bijdrage kunnen leveren aan de regionale opgaven. Ook hier gaan verdichten en vergroenen hand in hand. Bunnik heeft de kans om meer dan ooit een groene regioknoop te worden. Ten zuiden van de A12 kan geïnvesteerd worden in landschap en in de toekomst ruimte gecreëerd worden voor nieuwe ontwikkelingen. Het is hierbij belangrijk om na te denken over toekomstige ontsluitingen in het gebied. De toegankelijkheid van bestaande kernen én nieuwe gebieden wordt zo geborgd.

Het ontwikkelen van het gebied ten zuiden van de A12 vraagt om een gelaagde aanpak waarbij wordt nagedacht over investeringen in landschap, ontsluitingen en het leggen van nieuwe verbindingen en soms ook 'out-of the box' denken als het gaat om het verknopen van infrastructuur.

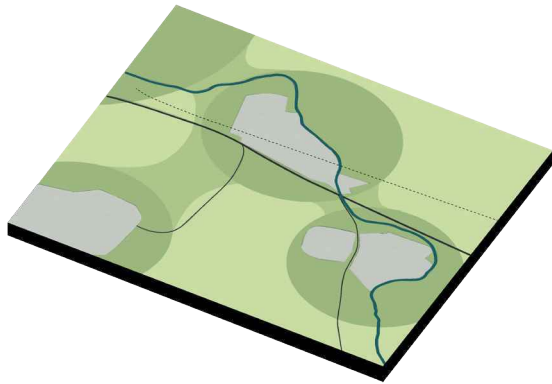
Door de ontwikkeling van Kersenweide en het Stationsgebied en mogelijke ontwikkelingen aan de oostkant van Houten gaat een andere dynamiek ontstaan in het tussengebied. Alles hangt met elkaar samen en zal in samenhang onderzocht moeten worden.



Mozaïek van velden & bomen in boomgaarden

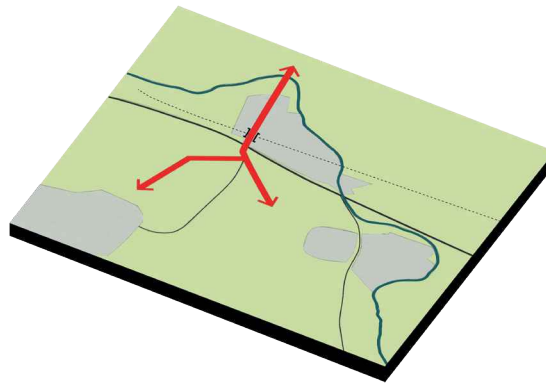


Vloeiende lijnen van en langs Kromme Rijn



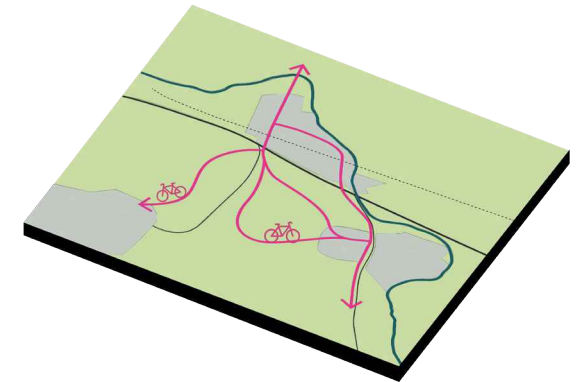
### De dorpen hebben een groene rand/omzoming

Die is typisch voor de streek. Het groen maakt deel uit van een groter recreatief en natuurlijk raamwerk en verbindt gebieden in de regio.



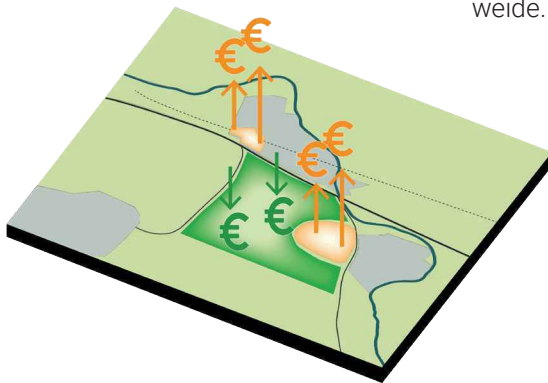
### Een excellente (fiets)verbinding

Dit vormt de ruggengraat voor nieuwe ontwikkelingen; de verbinding over de A12 maakt de dorpen, het USP én het landschap bereikbaar en is van belang voor de toekomstige ontsluiting van Kersenweide.



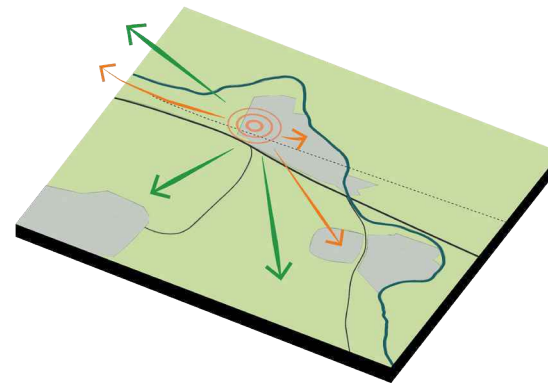
### We gaan anders om met mobiliteit

De weg is vol, we ontwerpen eerst voor de fiets. Dit stimuleert een gezonde leefstijl en biedt mee-koppelkansen voor recreatie.



### Investeer in de kwaliteit van het landschap

Dus verdichten én vergroenen, voorkom volbouwen van het landschap met laag-ruimtelijke kwalitatieve functies zoals bedrijventerreinen. Schuifruimte zoeken we ook in bestaande gebieden. Benut mee-koppelkansen voor het ontwikkelen van recreatie waardoor bestaande gebieden ontlast worden.

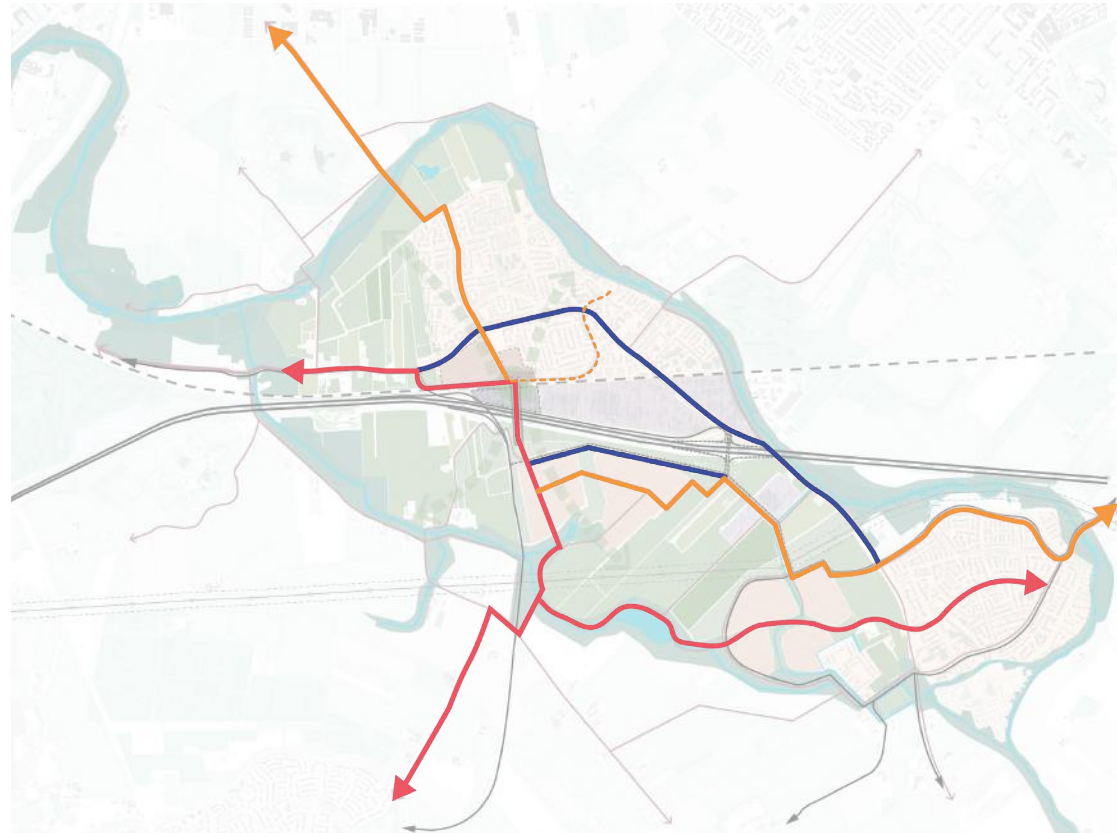


### Het station is een multifunctionele poort

Een voorstation van Utrecht, een poort naar het landschap en een overstapplaats voor de dorpen, het station richt zich op de treinfietsers.

### Visie op mobiliteit is bepalend

In de toekomst zal nog meer dan nu de manier waarop we omgaan met mobiliteit bepalend worden voor ontwikkelingen. er ligt een kans om bij nieuwe ontwikkelingen maximaal in te zetten op de fiets als vervoersmiddel. Het is fijn als je kunt kiezen tussen meerdere aantrekkelijke fietsroutes in het gebied: bijvoorbeeld een landschappelijke route, een snelle route en een sociaal veilige route. De auto neemt niet meer de belangrijkste plek in, de fiets is altijd sneller. Zo wordt een gezonde leefstijl gestimuleerd en is er meer ruimte voor groen en natuur.



Voorbeeld van keuze uit diverse fietsroutes:

- de landschappelijke route
- de snelle route
- de sociaal veilige route

# Een visie op de mogelijke stapsgewijze ontwikkeling



## Stap 1: Maken van een goede route

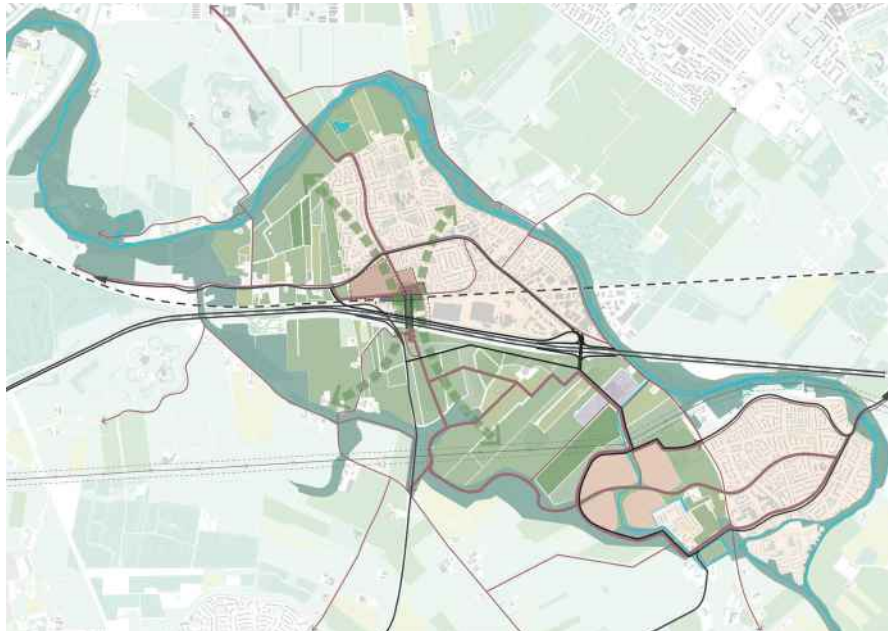
De nieuwe fietsroute die Odijk met het station Bunnik en Utrecht Science Park verbindt, maakt dat Kersenweide en de Stationsbuurt als woonlocaties mogelijk worden. De fietsroute maakt de dorpen bereikbaar, maar ook het landschap. Hierdoor kan een deel van de recreatieve druk aan de oostzijde van Utrecht zich ook verplaatsen naar het nieuwe landschap tussen Bunnik-Odijk-Houten.



## Stap 2: Bouwen aan het landschap

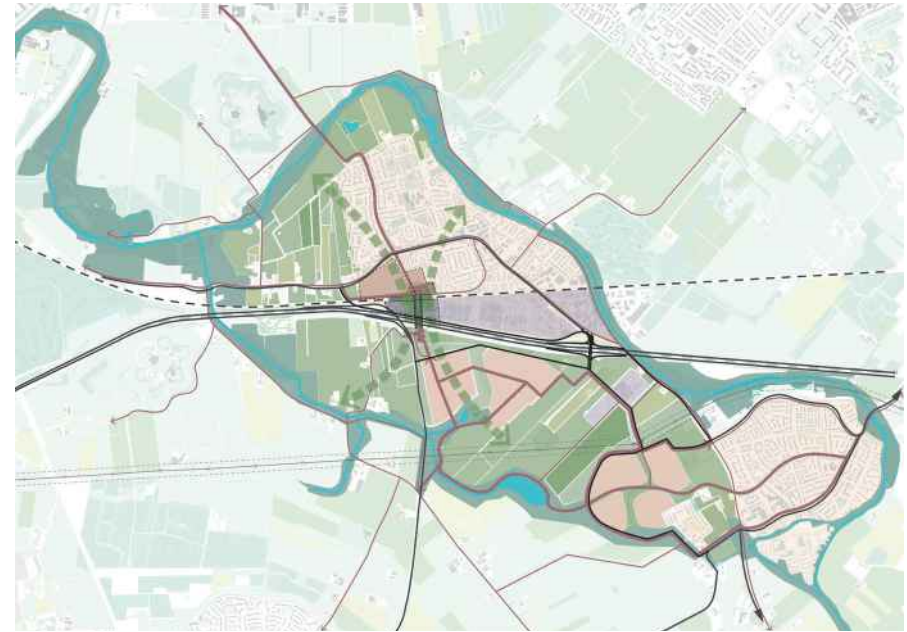
Groen is het goud van Bunnik. Door in de toekomst te investeren in het landschap ten zuiden van de A12 en bijvoorbeeld de oude rivierlopen van de Kromme Rijn weer zichtbaar te maken, kan dit gebied eenzelfde kwaliteit krijgen als de noordelijke rand van Bunnik en Odijk. Deze bijzondere kwaliteit van een omzoming met groen en water maakt dat het dorpsgevoel van het landschap dichtbij ook in het gebied tussen Bunnik, Odijk en Houten een belangrijke toekomstige waarde wordt. Je komt zo altijd via groen en landschap thuis. De kwalitatief groene omranding van de dorpen, in de vorm van het agrarische mozaïek, vormt een permanente borging van de grens van de dorpen waardoor ze hun eigen identiteit behouden en niet aan elkaar vastgroeien.





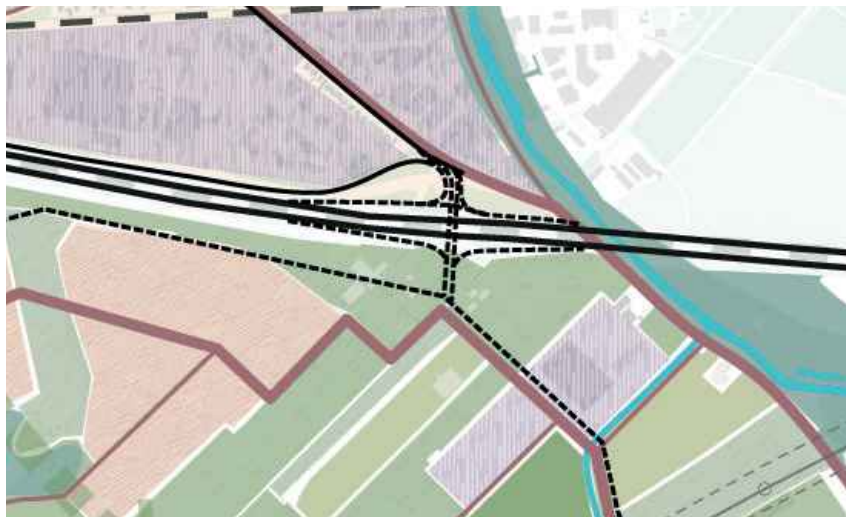
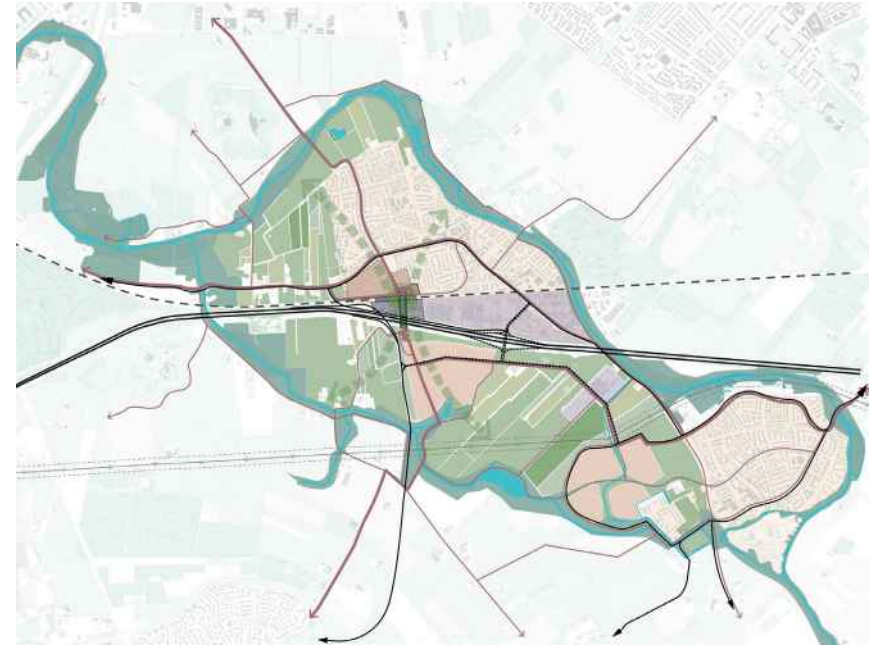
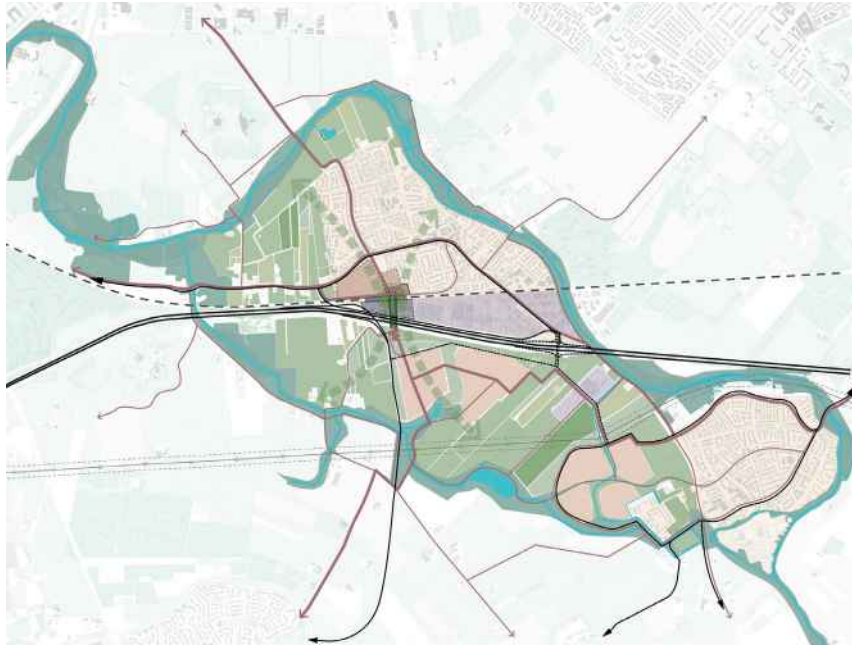
### Stap 3: Verbeteren van ontsluiting gebied

Het gebied tussen Odijk en Bunnik ten zuiden van de A12 is momenteel slecht ontsloten. Met de aanleg van een nieuwe brug en het investeren in het landschappelijk raamwerk ontstaan in de eerste plaats meerdere aantrekkelijke fietsroutes tussen Odijk en Bunnik. Tegelijkertijd ligt er ook een opgave om de auto-ontsluiting van het gebied te verbeteren. Gedacht kan worden aan het optimaliseren van de op- en afrit van de A12 aan de oostzijde van Bunnik. Zo wordt het mogelijk om door middel van een nieuwe parallelstructuur langs de A12 de Limesbaan ook te verknopen met deze op- en afrit en zo de gewenste verbinding naar Arnhem te realiseren. Ook kan een nieuwe rondweg rondom Odijk-west hierop aantakken en zo de barrière in het dorp Odijk opgeheven worden en het dorp 'geheeld' worden. Dit zijn eerste ideeën, in de nieuwe Omgevingsvisie zal hier verder op gestudeerd worden.



### Ruimte voor ontwikkeling

De nieuwe ontsluiting voor zowel de fiets als de auto ten zuiden van de A12 én de investeringen in het landschappelijk raamwerk maken het mogelijk om in de toekomst ook na te denken over het ontwikkelen van nieuwe duurzame recreatieve-, woon- en werkmilieus ten zuiden van de A12, binnen een sterk landschappelijk casco, als daar behoefte aan is. Ook dit zal onderwerp van onderzoek zijn in de nog op te stellen Omgevingsvisie.



Optie 1: afrit op huidige plek aanpassen

Optie 2: afrit verplaatsen richting westen

# Een goede ontsluiting ten zuiden van A12

## Meerdere opties

Een toekomstbestendige ontwikkeling van het gebied ten zuiden van de A12 begint met een goede fietsverbinding over de A12 en het toegankelijk maken van het station vanaf de zuidzijde. Zoals beschreven op voorgaande pagina's, ligt hier een conflict met de gewenste/geplande auto-ontsluitingen.

Uiteraard is het ook noodzakelijk om in het gebied ten zuiden van de A12 de ontwikkellocaties van Houten, Odijk en Bunnik voor de auto te ontsluiten. En de bestaande aansluitingen op de A12 te verbeteren,

inclusief de aansluiting op de regionale wegen. We zien hiervoor meerdere mogelijkheden.

De aansluiting van de Limesbaan richting Arnhem is op de huidige plek niet mogelijk als je kiest voor een optimale fietsverbinding. De mogelijkheden liggen juist aan de oostzijde van Bunnik, bij de andere aantakking op de A12.

Door deze ofwel aan te passen op de huidige plek of richting het westen te verschuiven, kan een beter

functionerende afrit gemaakt worden, met een betere doorstroming en aansluiting op de regionale wegen en dus een hogere capaciteit.

In beide gevallen wordt de huidige onderdoorgang ter plekke van de Kromme Rijn 'vrijgespeeld' waardoor deze route juist voor fietsers aantrekkelijk wordt als landschappelijke en recreatieve route.

Een nieuwe parallelweg ten zuiden van de A12 verbindt de Limesbaan met de verbeterde knoop en ontsluit de nieuwe ontwikkellocaties aan de zuidzijde van de A12. Ook de rondweg van Odijk kan hierop aantakken. Zo is het mogelijk om verkeer vanuit Houten en Wijk bij Duurstede niet door de bestaande kernen te laten rijden, maar om de kernen heen. En ook om hoge investeringen voor nieuwe infrastructuur in te zetten om zodoende nieuwe ontwikkelgebieden in de toekomst te ontsluiten.



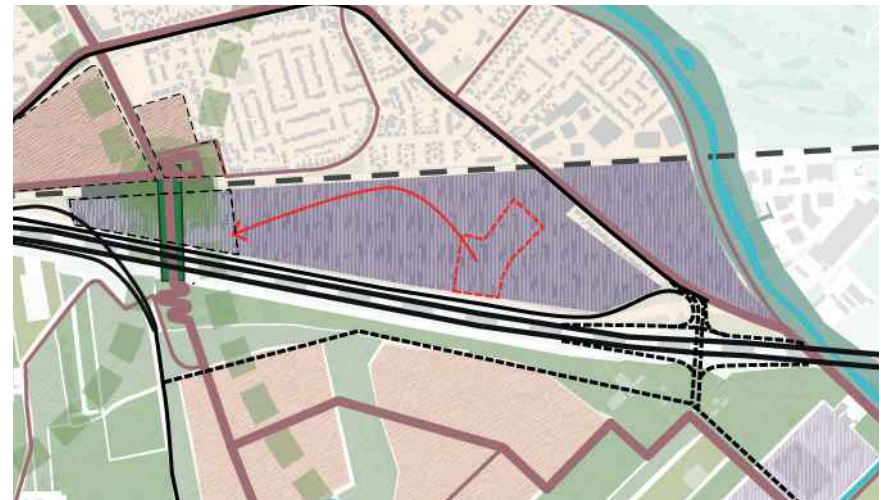
Huidige op- en afrit A12



**Optie 1:** Verdichtingszone bedrijven tussen spoor en A12  
+ aan zuidkant A12 zone langs snelweg voor bedrijven



**Optie 2:** Verdichtingszone bedrijven tussen spoor en A12  
+ aan zuidkant A12 zone langs snelweg voor bedrijven  
+ uitbreiding Raaphof



Postillion verplaatsen naar scheg en locatie Postillion inzetten voor bedrijven



**Optie 3:** Verdichtingszone bedrijven tussen spoor en A12  
+ één cluster aan zuidkant A12 reserveren voor bedrijven

# Schuifruimte voor bedrijven

Bunnik is niet alleen een aantrekkelijke woongemeente maar ook geliefd bij bedrijven. Bunnik heeft meerdere bedrijventerreinen die hoofdzakelijk gesitueerd zijn bij de entrees van het dorp, langs de A12 en tussen het spoor en de A12. Met de transformatie van De Twaalf Apostelen wordt gezocht naar schuifruimte om zittende bedrijven naar toe te kunnen verplaatsen. Maar ook vanuit de andere dorpen liggen er zoekvragen van bedrijven die nu midden in het dorp liggen en graag zouden willen verplaatsen naar een bedrijventerrein.

De ontwikkeling van het stationsgebied creëert verdichtingsmogelijkheden, ook voor werken, in de scheg tussen spoor en A12. Dit zal naar alle waarschijnlijkheid niet voldoende zijn om in de volledige vraag te voorzien. Als Bunnik de sprong over de A12 maakt bij de ontwikkeling van de regioknoop, dan zijn er, mede afhankelijk van welke keuzes gemaakt zullen

worden ten aanzien van de toekomstige ontsluitingsstructuur van het gebied, verschillende plekken binnen het raamwerk die als werkgebied ontwikkeld kunnen worden. Voor bedrijventerrein De Raaphof is reeds een kleine uitbreiding in het huidige bestemmingsplan voorzien. Het ligt, gezien de wens om een duurzame, landschappelijke groene zone tussen de dorpen Bunnik en Odijk te houden, niet persé voor de hand om dit bedrijventerrein nog verder te laten groeien dan nu reeds voorzien. Het is wellicht logischer om in de zone parallel aan de A12 nog aanvullende ruimte te reserveren voor duurzame, landschappelijk ingepaste bedrijven of één van de ontwikkellocaties binnen het raamwerk daar voor aan te wijzen.

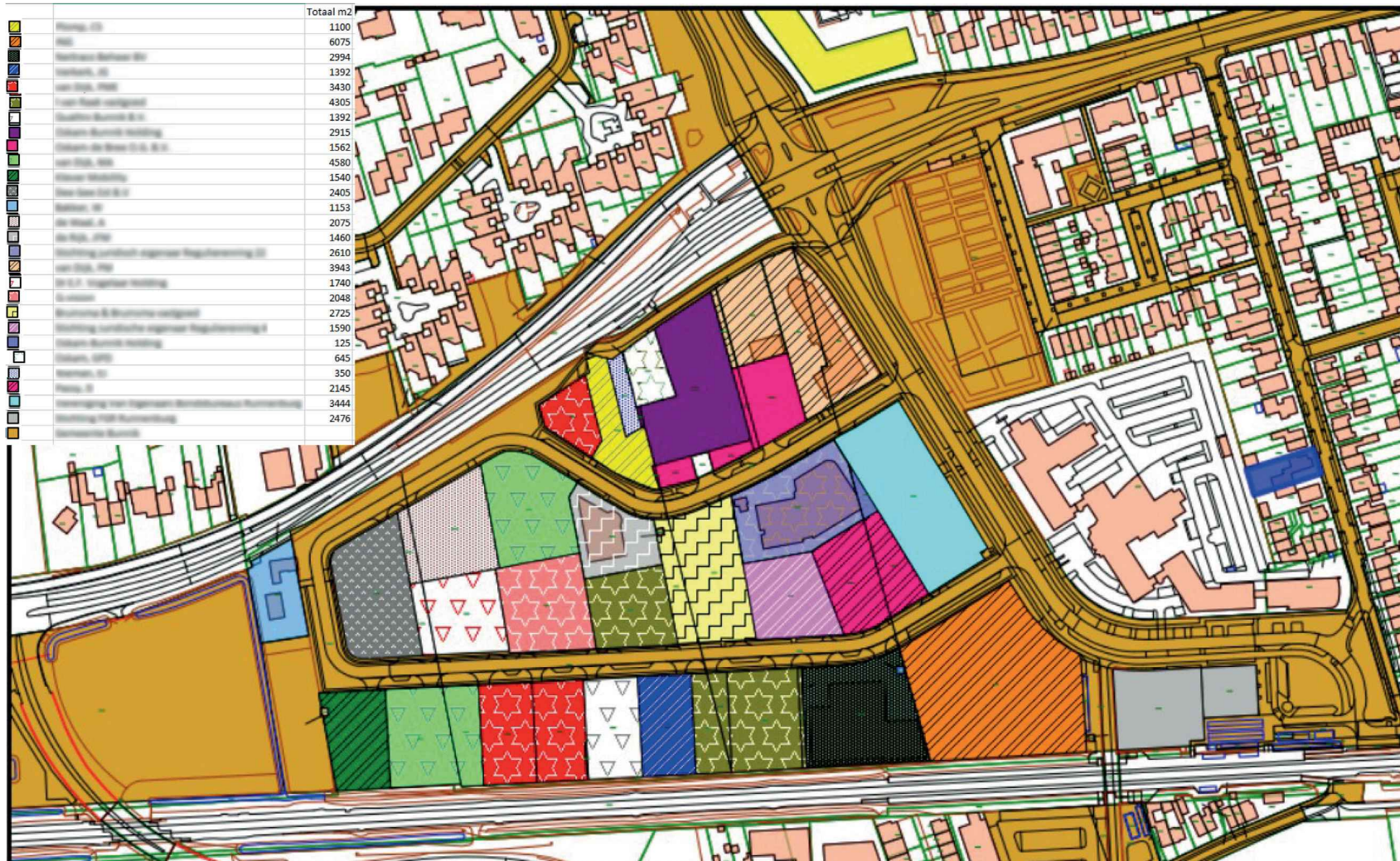
Eerst zou echter gekeken moeten worden of met slim schuiven en intensiveren op bestaande bedrijventerreinen niet extra ruimte gevonden kan worden. Er zijn

diverse bedrijven binnen Bunnik op andere bedrijfstreinen die de dynamiek van dit plan versterken zoals hotels, restaurants etc.

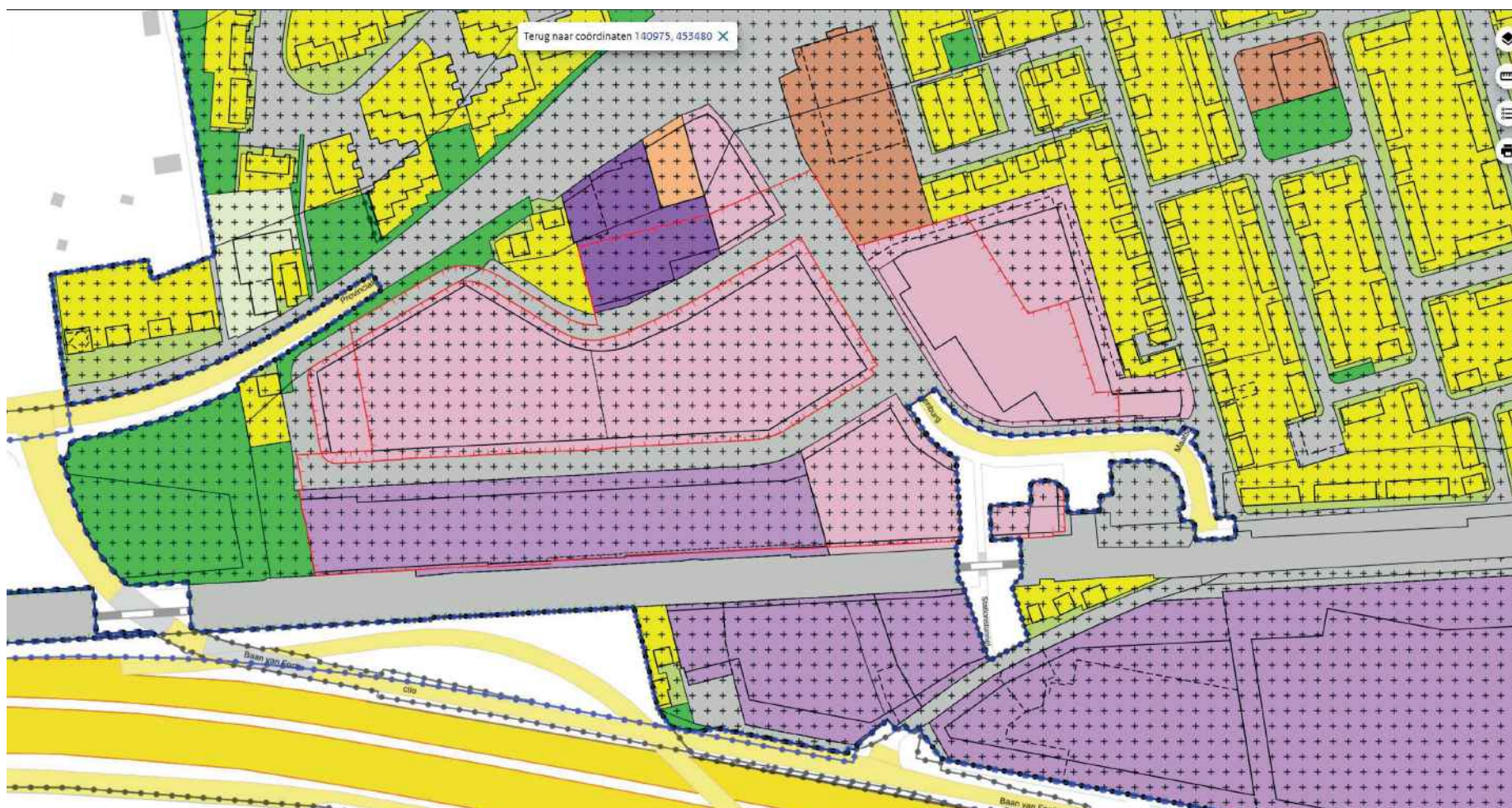
Het is belangrijk om een beter beeld te krijgen van de precieze behoefte als het gaat om kantoor- en bedrijvenlocaties, voordat keuzes worden gemaakt en vooral voordat nieuwe locaties in het groen/landschap worden aangewezen. Het is daarbij ook belangrijk om altijd integrale afwegingen te blijven maken en niet alleen te kijken naar de waarde van werklocaties, maar ook van (recreatief) landschap en woongebieden. De vraag is altijd hoe de meeste waarde gecreëerd kan worden voor de gemeente als geheel én voor de betrokken partijen.

# Bijlage 3: Achtergrondinfo gebied

# Eigendom



# Bestemmingsplan

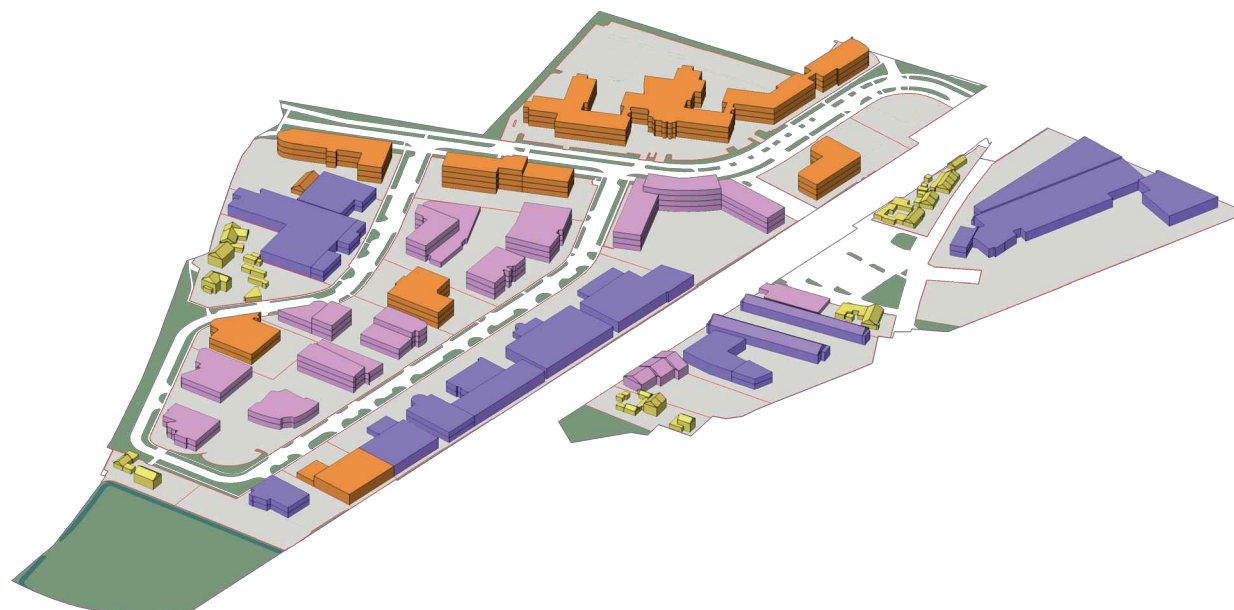
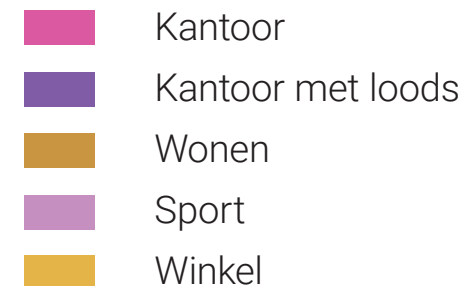


# Huidig gebruik/functies

Onderdeel	OPP	Aandeel
Bebouwing wonen	2.029 m <sup>2</sup>	3%
Bebouwing kantoren	21.981 m <sup>2</sup>	30%
Bebouwing bedrijven	23.306 m <sup>2</sup>	32%
Bebouwing BAM	25.434 m <sup>2</sup>	35%
<b>Bebouwing totaal</b>	<b>72.749 m<sup>2</sup></b>	<b>100%</b>

Onderdeel	Aantal	Gem. opp
Bebouwing wonen	17	119 m <sup>2</sup>
Bebouwing kantoren	10	2.198 m <sup>2</sup>
Bebouwing bedrijven	34	685 m <sup>2</sup>
Bebouwing BAM	7	3.633 m <sup>2</sup>
<b>Bebouwing totaal</b>	<b>68</b>	

Kavels wonen	11.984 m <sup>2</sup>	11%
Kavels kantoren	26.912 m <sup>2</sup>	25%
Kavels bedrijven	41.057 m <sup>2</sup>	38%
Kavels BAM	28.753 m <sup>2</sup>	26%
<b>Kavels totaal</b>	<b>108.705 m<sup>2</sup></b>	<b>100%</b>







## FUNCTIES

Onderdeel	Oppervlakte	Aandeel
-----------	-------------	---------

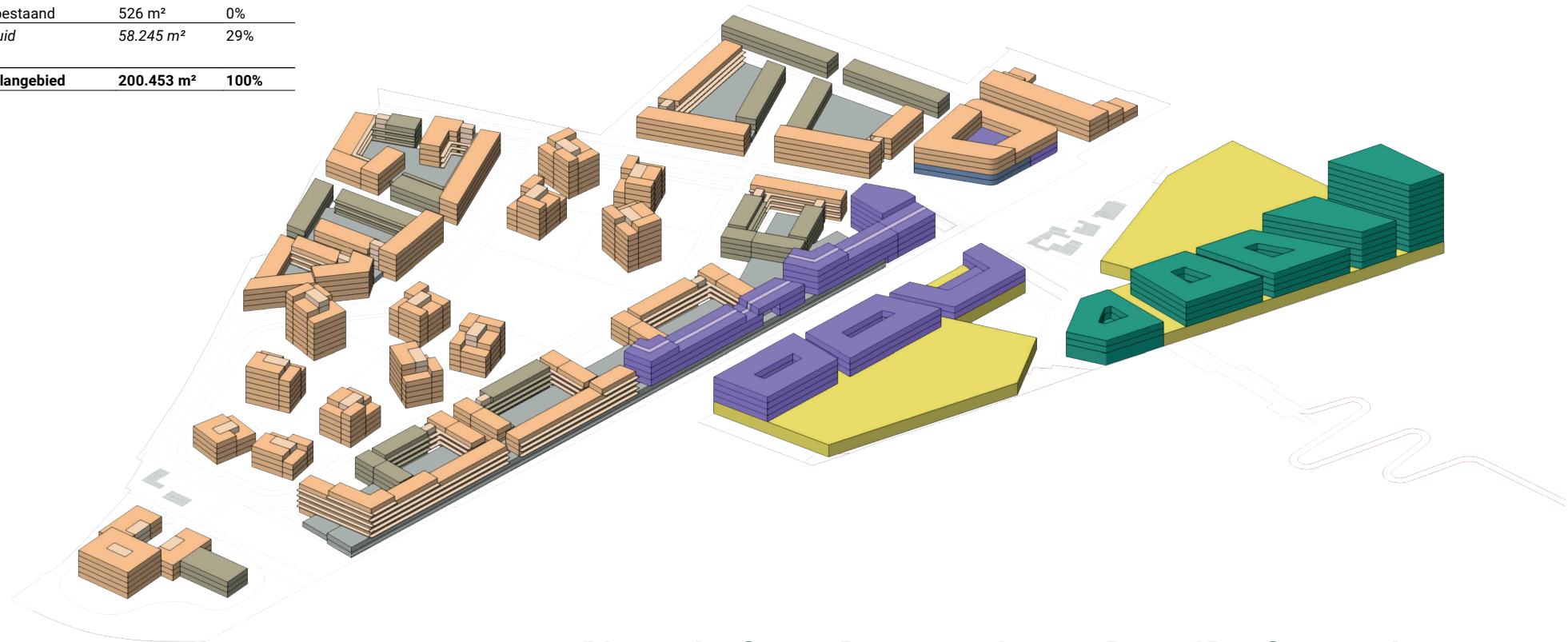
### *Bebouwing noord*

Wonen	87.804 m <sup>2</sup>	44%
Wonen ggb	19.296 m <sup>2</sup>	10%
Kantoren	9.497 m <sup>2</sup>	5%
Wonen bestaand	208 m <sup>2</sup>	0%
Gebouwd fietsparkeren	1.782 m <sup>2</sup>	1%
Gebouwd parkeren	23.623 m <sup>2</sup>	12%
<b>Totaal noord</b>	<b>142.209 m<sup>2</sup></b>	<b>71%</b>

### *Bebouwing zuid*

Wonen	0 m <sup>2</sup>	0%
Kantoren	11.931 m <sup>2</sup>	6%
BAM	20.971 m <sup>2</sup>	10%
Bedrijven	24.817 m <sup>2</sup>	12%
Wonen bestaand	526 m <sup>2</sup>	0%
<b>Totaal zuid</b>	<b>58.245 m<sup>2</sup></b>	<b>29%</b>

<b>Totaal Plangebied</b>	<b>200.453 m<sup>2</sup></b>	<b>100%</b>
--------------------------	------------------------------	-------------



Indicatief toekomstig gebruik/functies

# Randvoorwaarden

**Leidingen**



**Weg geluid**



**Waterwingebied**

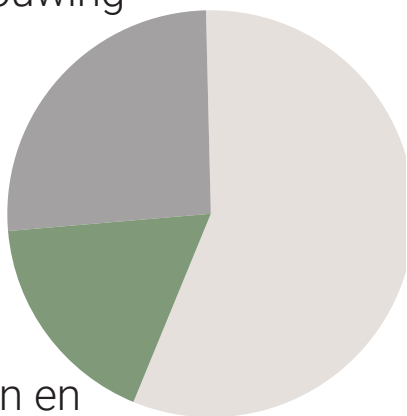


**Spoor geluid**



# Ruimtegebruik bestand

Bebouwing  
**26%**



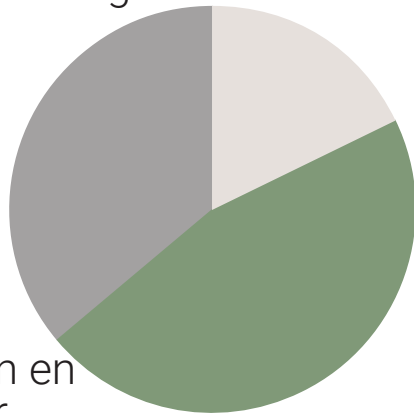
Verharding  
**58%**

Groen en  
water  
**16%**



# Ruimtegebruik nieuw

Bebouwing  
**36%**



Verharding  
**18%**

Groen en  
water  
**46%**



Het Zand 17,  
3811 GB Amersfoort  
T: +31 33 470 1188  
E: [info@svp-svp.nl](mailto:info@svp-svp.nl)

**SVP**