

Bunnik vernieuwt stationsomgeving

Van stenig kantoren- en bedrijven-terrein naar groene stationswijk

Wie over tien jaar uit de trein stapt in Bunnik, treft een heel ander gebied aan dan nu. Het stenige kantoren- en bedrijventerrein De Twaalf Apostelen maakt plaats voor een groene woon-werkwijk met ongeveer 1.250 woningen, bedrijven, voorzieningen en ontmoetingsplekken. Met veel ruimte voor de fiets en voetganger. En dat allemaal vlakbij Utrecht en midden in een groene omgeving.

Bunnik wil de komende jaren flink groeien. Rond het station gebeurt dat door bestaande ruimte anders te gebruiken. Het verouderde bedrijventerrein De Twaalf Apostelen, waar inmiddels ook panden leegstaan, maakt stap voor stap plaats voor een nieuwe woon-werkwijk.
Het gebied ligt op een aantrekkelijke plek. “Bunnik is een belangrijke schakel tussen Utrecht en de regio”, vertelt stedenbouwkundige Maartje Luisman van SVP Architectuur en Stedenbouw. “In de regio wordt al langer gekeken hoe stations rondom Utrecht, de zogenoemde regiopoorten, beter kunnen worden benut. Het is logisch om een deel van de woningbouwbehoefte juist een plek te geven bij stations die er al zijn, zoals in Bunnik.”

Dicht bij stad en groen

Die ligging is volgens wethouder Julie d’Hondt een van de grote kwaliteiten van Bunnik. De binnenstad van Utrecht is dichtbij, net als Utrecht Science Park, terwijl ook natuurgebieden als Amelisweerd om de hoek liggen. “Je hebt hier eigenlijk het beste van twee werelden: de voorzieningen en reuring van de stad zijn dichtbij, maar tegelijkertijd heb je een hechte gemeenschap van het dorp en woon je midden in het groen.”

Dat dorpse karakter moet ook bij de ontwikkeling van de stationsomgeving behouden blijven, ook al wordt er straks heel anders gebouwd dan Bunnik gewend is. Van de 1.250 woningen wordt 30 procent sociale huur. Nog eens 50 procent bestaat uit betaalbare huur- en koopwoningen. Een groot deel van deze woningen worden appartementen.

“Bunnik bestaat nu vooral uit rijtjeshuizen en vrijstaande woningen”, zegt Luisman. “Bij het station gaan we meer gestapeld bouwen. De uitdaging is om dat toch te laten passen bij Bunnik en de dorpse sfeer. Dat doen we onder andere door in te zetten op gemengde buurten waar mensen elkaar kennen. Dicht bij de bestaande woonwijk blijft de bebouwing ook lager. Verder het gebied in is meer hoogte mogelijk, zo maken we een geleidelijke overgang.”

Verdichten en vergroenen

Wie nu door De Twaalf Apostelen loopt, ziet vooral kantoren met parkeerplaatsen eromheen. Dat beeld moet volledig veranderen. “Ons uitgangspunt is: je kunt alleen verdichten als je ook vergroent”, zegt Luisman. In het hart van de wijk komt een parkachtige ontmoetingsplek. Ook de straten worden groener, met ruimte voor wadi’s die regenwater opvangen. Bomen en ander groen moeten op warme dagen bovendien voor schaduw en verkoeling zorgen.

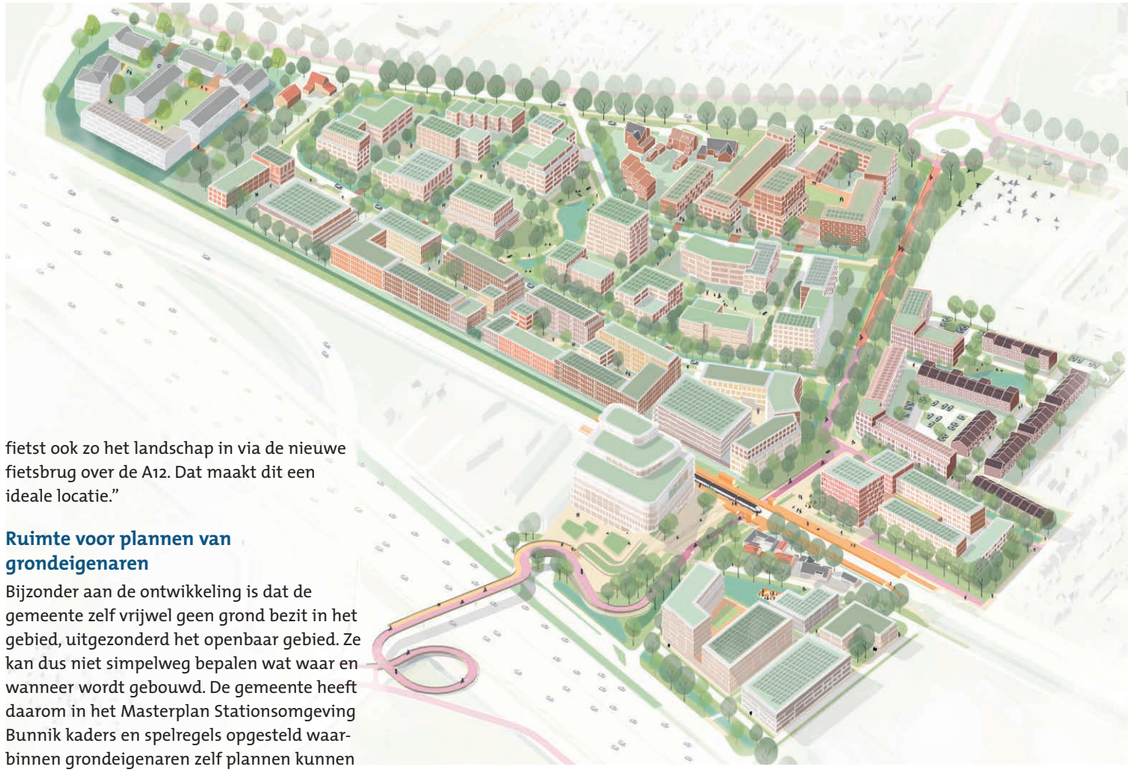


Wethouder Julie d’Hondt

“We gaan niets afdwingen, we maken ontwikkelingen mogelijk.”
Julie d’Hondt

De auto verdwijnt van de kavels en zoveel mogelijk uit het straatbeeld en wordt opgevangen in drie bovengrondse parkeergarages, oftewel parkeerhubs. De fietser krijgt ruim baan. “Station Bunnik is echt een fietsstation”, zegt D’Hondt. Veel reizigers stappen hier uit om verder te fietsen naar Utrecht Science Park, op ongeveer tien minuten fietsen. “En je





fietst ook zo het landschap in via de nieuwe fietsbrug over de A12. Dat maakt dit een ideale locatie."

Ruimte voor plannen van grondeigenaren

Bijzonder aan de ontwikkeling is dat de gemeente zelf vrijwel geen grond bezit in het gebied, uitgezonderd het openbaar gebied. Ze kan dus niet simpelweg bepalen wat waar en wanneer wordt gebouwd. De gemeente heeft daarom in het Masterplan Stationsomgeving Bunnik kaders en spelregels opgesteld waarbinnen grondeigenaren zelf plannen kunnen ontwikkelen. Het masterplan is gemaakt door SVP Architectuur en Stedenbouw, OKRA landschapsarchitecten en CROSS Architecture.

Initiatiefnemers kunnen bovendien extra ontwikkelruimte krijgen als hun plan meer te bieden heeft voor het gebied. Bijvoorbeeld als ze woningen voor bijzondere doelgroepen bouwen, uitzonderlijk duurzaam ontwikkelen of niet-woonfuncties toevoegen op de begane grond, zoals een buurtkamer, een gedeelde werkruimte of een zorgfunctie.

"Deze aanpak krijgt eigenaren in beweging", stelt D'Hondt vast. "Het masterplan is oktober 2025 vastgesteld en eind 2026 lopen er gesprekken over zeven à acht initiatieven. Het gaat in sneltreinvaart." Volgens Luisman staan sommige eigenaren de komende jaren voor een logisch keuzemoment, bijvoorbeeld omdat huurcontracten aflopen: knappen ze hun pand op of kiezen ze voor sloop en nieuwbouw?



D'Hondt benadrukt dat eigenaren zelf bepalen of ze meedoen. "We gaan niets afdwingen, we maken ontwikkelingen mogelijk." Dat geldt ook voor de bedrijven die nu in het gebied zitten. Sommige passen straks misschien niet goed meer in een wijk waar ook veel mensen wonen. De gemeente wil deze bedrijven niet zomaar wegsturen, maar samen met hen zoeken naar een geschikte andere plek.

Om te voorkomen dat uiteindelijk een verzameling losse projecten ontstaat, beoordeelt een gemeentelijk regieteam alle plannen en bewaakt het de samenhang voordat er een besluit over wordt genomen. Dat geldt ook voor de openbare ruimte en het landschap. Luisman: "Bij iedere ontwikkeling leg je eigenlijk een nieuw stukje van de puzzel."



Meer leven rond het station

Er komen veel woningen, maar het gebied moet meer worden dan alleen een woonwijk; er blijft ook ruimte voor werkgelegenheid. Langs het spoor is bijvoorbeeld ruimte voor kantoren, juist omdat sommige plekken door geluid minder aantrekkelijk zijn voor woningen. Verder wordt gedacht aan een buurtkamer, kleinschalige horeca, eerstelijnszorg, kinderopvang en mogelijk op termijn een supermarkt. De 1.250 nieuwe woningen zorgen voor de nodige levendigheid en extra draagvlak voor nieuwe voorzieningen in het gebied. Op dit moment zijn er bijvoorbeeld nog te weinig reizigers en omwonenden voor horeca bij het station. Met 1.250 nieuwe woningen kan dat veranderen.

De eerste verandering is zelfs al zichtbaar. Twee leegstaande kantoorpanden zijn door het COA gekocht en opgeknapt voor opvang. In het gebied wonen verschillende vluchtelingen, waaronder Oekraïners. D'Hondt ziet het als een voorproefje van de transformatie. "Vroeger kon je hier 's avonds bij wijze van spreken een kanon afschieten. Nu komt er al meer reuring."

Eerste projecten binnen enkele jaren

Wanneer de hele stationsomgeving klaar is, valt nog niet precies te zeggen. Omdat de gemeente afhankelijk is van initiatieven van grondeigenaren, laat de ontwikkeling zich niet volledig plannen. Voor de totale transformatie denkt de gemeente aan een periode van tien tot vijftien jaar. De eerste projecten zouden al binnen tweeënhalf jaar kunnen starten.

"Ons uitgangspunt is: je kunt alleen verdichten als je ook vergroent"
Maartje Luisman

Maartje Luisman



Voordat het zover is, zijn er nog uitdagingen. Zo moet onder andere duidelijk worden hoe de parkeerhubs worden ontwikkeld, gefinancierd en beheerd. Daarnaast speelt netconnectiviteit. Daarover is de gemeente in gesprek met Stedin.

De nieuwe wijk betekent niet alleen meer woningen, maar ook meer inwoners. En dat is goed voor het dorp, zegt D'Hondt. "Het is fijn als iemand die in Bunnik opgroeit hier straks ook kan blijven wonen. En extra inwoners zorgen ervoor dat bijvoorbeeld de boekwinkel en de bakker ook in de toekomst open kunnen blijven."

Zo moet er de komende jaren veel meer ontstaan dan alleen een nieuwe woonwijk naast het station. De ambitie is een groen en autoluw stuk Bunnik waar wonen, werken en ontmoeten samengaan. Een wijk die nog beter gebruikmaakt van wat deze plek nu al bijzonder maakt: het station, Utrecht dichtbij, het landschap om de hoek en het dorpse karakter van Bunnik. <<

www.stationsomgevingbunnik.nl

gemeente Bunnik