

Raadsvergadering
2 oktober 2025

Zaaknummer
1354081

Onderwerp: Vaststellen Masterplan Stationsomgeving Bunnik

Aan de raad,

Onderwerp

Gevraagde beslissing

1. In te stemmen met het Stedenbouwkundig Plan (Fase 1a), Inrichtingsplan Openbare Ruimte, Beeldkwaliteitsplan en Financiële Scan van de gebiedsontwikkeling van de Stationsomgeving Bunnik.
2. Het Inrichtingsplan Openbare Ruimte en Beeldkwaliteitsplan aan te merken als aanvulling op de gemeentelijke Welstandsnota en deze mede te gebruiken als welstandstoetsingskader bij initiatieven.

Geheimhouding

In onderhavig voorstel en de bijhorende bijlagen wordt een beeld geschetst van financiële relevanties waarmee u zich een indruk kunt vormen van de plan-economische belangen van deze gebiedsontwikkeling voor de gemeente Bunnik. De stukken bevatten gegevens over de financiële en economische positie van de gemeente. Een belangrijk deel van de aangereikte informatie draagt daarom een vertrouwelijk karakter. Wanneer deze gegevens openbaar worden kunnen betrokken partijen bij toekomstige projecten en/of onderhandelingen hun financiële positie bepalen ten opzichte van de gemeente. Dit leidt mogelijk tot de situatie dat het de gebiedsontwikkeling vertraagd of niet gerealiseerd kan worden.

In het bijzonder treft dat het onderdeel Financiële Scan. Wij hebben dan ook vanwege de financiële en economische belangen van de gemeente (artikel 87 van de Gemeentewet juncto artikel 5.1 lid 2 onder b van de Wet open overheid) geheimhouding opgelegd op de documenten. Op grond van artikel 89, tweede lid van de Gemeentewet hebben wij de documenten onder geheimhouding aan u verstrekt. U heeft de mogelijkheid om de geheimhouding op te heffen op grond van artikel 89, vierde lid van de Gemeentewet.

Grondslag

- Plan van Aanpak 'Bouwen aan Vertrouwen' – raadsbesluit dd. 12 mei 2021
- Gebiedsvisie Stationsomgeving Bunnik – bouwstenen vastgesteld dd. 25 mei 2023
- Artikel 87 en 89 Gemeentewet
- Artikel 5.1 lid 2 onder b van de Woo
- Strategische Agenda – raadsbesluit dd. 31 mei 2016
- Visie op Wonen 2024 – 2027 – raadsbesluit dd. 7 maart 2024
- Ontwerp-Omgevingsvisie gemeente Bunnik 2040
- Omgevingsprogramma Groen: Groene Koers van Bunnik 2024-2040 – raadsbesluit dd. 4 juli 2024
- Programma Water en Riolering 2024 – 2028 – raadsbesluit dd. 22 juni 2023
- Convenant Toekomstbestendige Woningbouw

Inleiding

Voor de gemeente is de ontwikkeling van de Stationsomgeving veel meer dan een ruimtelijk plan. Het is een unieke kans om Bunnik toekomstbestendig te maken. De druk op de woningmarkt neemt toe, ook binnen onze dorpsgrenzen. Zonder nieuwe woningen voor jongeren, starters en ouderen valt de doorstroming in de dorpen verder stil. De Stationsomgeving biedt dé kans om nieuwe woonruimte toe te voegen op een logische centrale plek. Het Masterplan Stationsomgeving maakt de realisatie van vele nieuwe woningen mogelijk, waarvan 80% in het betaalbare segment. Daarmee wordt voorzien in een urgente lokale en regionale behoefte, terwijl tegelijkertijd het groene en sociale karakter van Bunnik wordt behouden en versterkt.

De transformatie van De Twaalf Apostelen – nu nog een monofunctioneel gebied met kantoren en werkplekken – vormt het kloppend hart van de ontwikkeling van de Stationsomgeving. We willen onze bedrijvigheid levendig houden en daarom moeten we echt investeren in dit gebied, en in het nieuwe bedrijventerrein ten zuiden van de A12. Hierdoor ontstaat rondom het station ruimte voor een groener gebied en een gemengde wijk, waarin plaats is voor bedrijvigheid, woningen, ontmoeting én ontspanning.

Het plan is daarmee een aanvulling die Bunnik juist toekomstbestendig houdt – zowel sociaal als economisch met behoud van het dorpse karakter. Dit Masterplan maakt de start van broodnodige woningen in 2028/2029 mogelijk. Het is daarmee geen vrijblijvende kans, maar een noodzakelijke investering in de leefbaarheid, economische vitaliteit en toekomst van Bunnik. De Stationsomgeving wordt daarmee niet alleen een nieuwe wijk, maar ook een nieuwe entree van Bunnik. Een plek die laat zien waar we als dorp voor staan én waar we naartoe willen.

In mei 2021 heeft u het plan van aanpak voor de Stationsomgeving Bunnik unaniem vastgesteld. Vanaf dat moment is er gewerkt aan het opzetten van de projectorganisatie, het bouwen aan strategische partnerschappen met marktpartijen en omgevingspartners en is er een participatietraject opgestart. Samen met stedenbouwkundig bureau SVP, landschapsarchitect OKRA en architectenbureau Cross is vervolgens een gebiedsvisie opgesteld. In mei 2023 heeft u de bouwstenen uit de Gebiedsvisie Stationsomgeving vastgesteld en besloten dat deze dienen als basis voor de uitwerking van een Masterplan. SVP Architectuur en Stedenbouw, samen met OKRA landschapsarchitecten en Cross architecten, zijn daarna op basis van een Europese aanbesteding geselecteerd door de gemeente Bunnik om het Masterplan voor de Stationsomgeving Bunnik te ontwerpen.

Inhoud Masterplan

Het Masterplan is ontstaan uit intensieve samenwerking met omwonenden en ondernemers, ontwikkelpartners, maatschappelijke organisaties en andere overheden. In die samenwerking is het Bunnikse karakter steeds als leidraad genomen: groen, sociaal en goed verbonden. Het Masterplan schetst een flexibel maar duidelijk raamwerk voor deze ontwikkeling, en biedt ruimte voor toekomstbestendige keuzes, zonder de samenhang te verliezen. Het Masterplan bestaat in totaal uit vijf deelproducten:

1. Stedenbouwkundig plan (Fase 1a)

Het onderdeel stedenbouwkundig plan (Fase 1a) betreft de nadere uitwerking van Fase 1a van het gebied. Fase 1a van het gebied betreft de eigendomslocatie van BAM en het stationsplein. Voor dit gebied geldt dat het Masterplan de status heeft van een stedenbouwkundig plan. In dit deel van het Masterplan wordt ingegaan op een aantal structuurlagen (o.a. hoofd groen- en waterstructuur en ook de hoofdinfrastructuur voor fiets en auto) die samen het 'geraamte' van deze fase vormen. Daarnaast gaat het plan voor deze fase verder in op talloze aspecten en thema's die binnen dit raamwerk een plek krijgen. Denk aan: bouwprogramma, parkeerplaatsen en duurzaamheidsaspecten. Dit deel is specifiek uitgewerkt ten opzichte van volgende fases van de gebiedsontwikkeling aangezien in fase 1a één van de samenwerkingspartners hier eigenaar is van de grond.

De transformatie van de BAM plot en het stationsplein (gebouw G, de gemeentegrond en het ING-kantoor) kan de gebiedsontwikkeling een vliegende start geven. De rest van het gebied kan in individuele plots of in samenhang met elkaar herontwikkeld worden.

2. Inrichtingsplan Openbare Ruimte

In het inrichtingsplan openbare ruimte staat een reeks richtinggevende regels waaraan de plannen voor de Stationsomgeving in alle opzichten moeten voldoen om de door de plannenmakers gewenste kwaliteit te kunnen ontwikkelen wat betreft de inrichting van de openbare ruimte. De bepalingen waaraan de plannen moeten voldoen, zijn erop gericht om een samenhangend, integraal plan te realiseren voor het hele plangebied. Het gaat hierbij vooral om stedenbouwkundige (rand)voorwaarden en eisen. Het doet verslag van de spelregels die gevolgd moeten worden om een kwalitatief hoogwaardig plan te realiseren. De onderlinge relaties tussen de verschillende onderdelen van het plan worden daarbij aangegeven, en de effecten van de plannen op het openbare gebied worden in kaart gebracht.

3. Beeldkwaliteitsplan

In het beeldkwaliteitsplan staat een reeks richtinggevende regels waaraan de plannen voor de Stationsomgeving in alle opzichten moeten voldoen om de door de plannenmakers gewenste kwaliteit te kunnen ontwikkelen wat betreft de beeldkwaliteit. Centraal staat dat de nieuwe wijk voor iedereen wat op moet leveren, zonder de samenhang van het gebied uit het oog te verliezen.

In het hoofdstuk over de beeldkwaliteit van de bebouwing wordt in dat kader voor elk van de onderscheidende deelgebieden in woord en beeld, ingegaan op de gewenste ordening van bouwvolumes, de bebouwingsdichtheid, de gewenste architectuurstijl, materialisering en kleurstelling. Er is daarbij ook aandacht voor de detaillering van de bebouwing, de overgang van privé naar openbaar gebied en ook aspecten m.b.t. natuur inclusief bouwen en duurzaam materiaal gebruik.

Met name de hoofdstukken over de inrichting van de openbare ruimten en het beeldkwaliteitsplan vormen de spelregels voor ontwikkeling van de Stationsomgeving, en dienen gebruikt te worden bij het ontwerpen en nader detailleren van de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte en dienen als toetsingskaders.

4. Ontwikkel- en verwervingsstrategie

De gemeente en de samenwerkingspartners hebben op 8 maart 2024 een Samenwerkingsovereenkomst ondertekend waarin zij hebben afgesproken samen te werken aan de transformatie van de Stationsomgeving. De ontwikkel- en verwervingsstrategie is een uitwerking van diverse afspraken in de reeds ondertekende Samenwerkingsovereenkomst en Intentieovereenkomst om onder andere de stap van 'wat' naar 'hoe' te kunnen zetten en om te kunnen anticiperen zodat vervelende verrassingen worden voorkomen. De ontwikkelstrategie geeft inzicht in de kaders en de toepassing daarvan zodat initiatiefnemers in het plangebied weten wat zij kunnen en mogen verwachten. De ontwikkelstrategie mag gezien worden als de leidraad voor de voorbereiding van de realisatiefase. De ontwikkelstrategie concretiseert de manier van samenwerken voor de diverse stakeholders en het vormen van een gedeeld beeld over het samenwerkingsmodel van voorkeur dat na de ontwikkelfase en bij een positief raadsbesluit verder zal worden uitgewerkt.

De ontwikkelstrategie is géén rigide keurslijf. De ervaring heeft geleerd dat bij dit type gebiedsontwikkelingen juist een zekere mate van flexibiliteit de kans op een succesvolle ontwikkeling en realisatie vergroot. Er moet op een verantwoorde wijze geanticipeerd of gereageerd kunnen worden op situaties die niet zijn voorzien.

5. Financiële Scan

Met betrekking tot de integrale ontwikkeling is een financiële scan opgesteld. Op basis van de geschetste plannen en het beoogde programma qua woningbouw, voorzieningen, parkeerbehoefte en aanpassingen aan de infrastructuur laat het totale integrale plan een tekort zien van ca. € 30 miljoen. De uitgangspunten die hierbij zijn gehanteerd zijn voor een deel inschattingen, die de komende jaren kunnen veranderen. Dit tekort is niet de verantwoordelijkheid of risico van de gemeente. Dit is een gecalculeerd tekort dat, in totaal, bij alle initiatiefnemers zal landen. Bij de een wat meer dan bij de ander.

Dat het integrale plan een tekort laat zien is geen verrassing. Het laat de urgentie zien om zoveel als mogelijk gebruik te maken van allerlei subsidietrajecten die door de (Rijks)overheid beschikbaar worden gesteld om woningbouw en voorzieningen op dit soort locaties mogelijk te maken.

De gemeentelijke plankosten en kosten voor de inrichting van de openbare ruimte bedragen in totaal € 20,5 miljoen. De door de gemeente te maken plankosten (ambtelijke uren) met betrekking tot de begeleiding van de verschillende omgevingsvergunningen zullen op basis van werkelijk gemaakte kosten worden verhaald op de initiatiefnemer via anterieure overeenkomsten. Dit is een standaard werkwijze bij dit soort projecten. Geschat wordt dat € 2,5 miljoen aan plankosten direct door de initiatieven worden vergoed als initiatief specifieke proceskosten.

Als er wordt gekeken naar de inrichting van de openbare ruimte, waar zoals gezegd de gemeente verantwoordelijk voor is, is de inschatting dat dit een investering vergt van ca. € 13 miljoen. De dekking hiervan kan worden gevonden door een x % van de VON-prijs af te romen in een, nog op te tuigen, gebiedsfonds. In de eindfase van de gebiedsontwikkeling geeft dit een sluitend beeld voor de gemeente wat betreft de financiële dekking van de inrichting van de openbare ruimte. Voor de volledigheid kan worden gemeld dat de middelen uit het gebiedsfonds ingezet kunnen worden voor alle gemeentelijke kosten en dus niet alleen gebruikt kunnen worden voor de inrichting van de openbare ruimte. Het is aan de gemeente om hier keuzes in te maken.

Dat betekent dat van de totale gemeentelijke plankosten ad € 20,5 miljoen, nog € 5 miljoen aan andere dekkingsmiddelen nodig is voor een volledige dekking van de gemeentelijke kosten. Goed sturen of fasering om te voorkomen dat de kosten te ver op de baten vooruitlopen, is hierbij van belang. Bij een positief raadsbesluit zal het advies van een gebiedsfonds verder worden uitgewerkt.

Vanuit het Rijk zijn diverse subsidietrajecten in voorbereiding, die gericht zijn op het wegwerken van het landelijk woningtekort, waarbij de nadruk ligt op het beschikbaar krijgen van voldoende betaalbare woningen (tweederde is het streven). Het woningbouwprogramma dat voor het Stationsgebied als kader geldt, sluit daar met 80% betaalbaar meer dan voldoende op aan. Het is daarom reëel om aan te nemen dat de gebiedsontwikkeling in aanmerking zal komen voor rijksbijdragen. Concreet voorbeeld is de nu in voorbereiding zijnde regeling Realisatiestimulans, waarbij gemeenten € 7.000 exclusief BTW per betaalbare woning kunnen ontvangen tot en met 2030 (met start bouw uiterlijk in 2029). In het geval van deze gebiedsontwikkeling zullen Rijksbijdragen een gedeeltelijke dekking vormen van de gemeentelijke kosten in het gebiedsfonds, waardoor de gemeente de door de initiatiefnemers te betalen exploitatiebijdragen kan beperken.

Belangrijk aandachtspunt is de realisatie van voldoende parkeerhubs. Deze zijn in beginsel niet aantrekkelijk voor marktpartijen om te realiseren terwijl het een enorme toegevoegde waarde is voor de openbare ruimte (parkeren uit zicht). Er zal aan de voorkant van zo'n investering duidelijk moeten zijn dat er voldoende afspraken liggen met initiatiefnemers die hiervoor dekking bieden, eventueel aangevuld met subsidiegelden.

Beoogd effect

Een Masterplan voor de Stationsomgeving dat voldoet aan de in 2023 vastgestelde bouwstenen voor de Stationsomgeving Bunnik en als basis kan worden gebruikt voor de verdere ontwikkeling en transformatie van de stationsomgeving. Het Masterplan is geen blauwdruk, maar vormt de basis voor het uitvoeren van de verschillende (project)ideeën en ambities. Met het Masterplan in de hand kunnen de (grond)eigenaren aan de slag om het gebied te veranderen in wonen en werken. Zo ontstaat er een groener gebied waarin ruimte is voor wonen, werken, ontspannen en ontmoeten waarbij het dorpse karakter van de gemeente uitgangspunt wordt genomen. Een plek waar groei, verandering en dorps elkaar ontmoeten.

Het vaststellen van dit Masterplan markeert een belangrijke mijlpaal. Hiermee is de 3e fase (ontwikkeling) van het planproces zoals beschreven in het Plan van Aanpak 'Bouwen aan Vertrouwen' (mei 2021) afgerond en wordt ook een nieuwe fase in het ontwikkelproces ingeluid. Na vaststelling van de onderdelen kan een start gemaakt worden met de volgende planfase: realisatie van de ontwikkeling. In deze volgende planfase zal een intensievere samenwerking tot stand komen tussen de ontwikkelende partijen, initiatiefnemers en de samenwerkingspartners. De gemeente heeft hierbij een faciliterende rol. Dat betekent dat de gemeente, samen met haar samenwerkingspartners, moet trachten de verschillende grondeigenaren te verleiden om te komen met initiatieven die passen binnen de kaders van het Masterplan. De ontwikkelende partijen/initiatiefnemers zijn verantwoordelijk voor de ontwikkeling van woningen en andere voorzieningen. De gemeente blijft verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte. Het Masterplan laat zien waar Bunnik voor staat: groei met behoud van karakter, vernieuwing met oog voor de gemeenschap, en bouwen aan een toekomst die kansen biedt voor iedereen.

Argumenten

1.1 Het Masterplan vormt een belangrijke mijlpaal om woningbouw in de stationsomgeving te realiseren.

Het Masterplan is een nadere uitwerking van de Gebiedsvisie Stationsomgeving Bunnik. Waar de gebiedsvisie de langere termijn doelen en ambities schetste voor het plangebied, geeft het Masterplan een uitwerking weer van deze doelen en ambities. Het woningbouwprogramma is opgesteld op basis van de Visie op Wonen 2024 – 2027 (raadsbesluit dd. 7 maart 2024).

Het Masterplan biedt richting aan de te realiseren woningbouw in het plangebied door het formuleren van een duidelijke richting en ambitie voor het gebied. Het borgt de kwaliteit van de nadere invulling van de stationsomgeving. Het borgen van ruimtelijke en programmatische samenhang is- gegeven het versnipperd eigendom in het plangebied- erg belangrijk. Het Masterplan en vooral de methodiek die daaruit volgt is een belangrijk instrument om te blijven sturen op de beoogde samenhang en kwaliteit in het gebied. Het Masterplan biedt duidelijke kwaliteitskaders met daarbinnen ruimte voor flexibiliteit. Ook is het Masterplan zo opgezet dat om bedrijven die graag op hun huidige plek blijven heen kan worden gewerkt zodat men elkaar niet blokkeert. Zo zorgt het uiteindelijk voor een samenhang tussen de verschillende initiatieven in het plangebied zodat de doelen kunnen gewaarborgd en daadwerkelijk kunnen worden bereikt.

1.2 Het Masterplan biedt duidelijkheid voor initiatiefnemers over het vervolgproces en de mogelijkheden om te transformeren.

Het transformeren van een bedrijven- en kantorenlocatie naar een woongebied is een organisch proces en een ontwikkeling van vele jaren. Een organische gebiedsontwikkeling is een benadering waarbij een gebied op een flexibele en geleidelijke manier wordt ontwikkeld, met een sterke focus op de behoeften en initiatieven van de eindgebruikers. 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 de kavel aan de orde is.

Om de organische ontwikkeling van het gebied in goede banen te leiden zijn naast het raamwerk en de deelgebieden ook spelregels opgesteld op gebieds- buurt en kavelniveau die een initiatiefnemer duidelijkheid geven over wat wel- en niet mogelijk is. Het masterplan stuurt daarbij op het creëren van maximale meerwaarde voor Bunnik, het gebied maar ook voor de eigenaren zelf. Het masterplan legt vast wat nodig is maar laat ook vrij wat kan. Dit zorgt voor een dynamische en adaptieve ontwikkeling die ook kan inspelen op wisselende marktomstandigheden en nieuwe vragen vanuit de woningmarkt. Ook in Bunnik is deze werkwijze gehanteerd. Er is een raamwerk ontwikkeld met daarbinnen een aantal deelgebieden die hun eigen kenmerken en spelregels hebben. Deze regels geven een architect houvast voor het maken van een ontwerp en zorgen van een samenhangende sfeer per buurt.

1.3 Het Masterplan wordt ondersteund door de samenwerkingspartners en de Provincie Utrecht.

De gemeente Bunnik heeft met belangrijke stakeholders in het gebied een samenwerkingsovereenkomst gesloten, te weten Koninklijke BAM Groep NV, LEKSTEDewonen en Portaal. Deze partners zijn intensief betrokken bij het opstellen van voorliggende Masterplan. Het Masterplan is ook door de samenwerkingspartners vastgesteld.

Het Masterplan is daarnaast opgesteld in nauwe samenwerking met de Provincie Utrecht. De Provincie speelt een cruciale rol bij deze gebiedsontwikkeling. Het is een gebied waar lokale en regionale belangen bij elkaar komen op het gebied van wonen, werkgelegenheid maar ook het inzetten op duurzame vormen van mobiliteit. De gebiedsontwikkeling start met de investering die de Provincie doet in de fietsbrug over de A12, de eerste aanzet voor een aantrekkelijke fietsverbinding tussen dorp en landschap, Kersenweide en Bunnik en een goede doorgaande route naar Utrecht Science Park en Houten is daarmee gezet. Er wordt gewerkt aan het uitbreiden van de samenwerkingsovereenkomst met de Provincie Utrecht en het OMU voor de gebiedsontwikkeling van het station.

1.4 Het Masterplan is in participatie met verschillende partijen opgesteld.

Niet alleen de samenwerkingspartners waren betrokken bij het opstellen van het Masterplan. Het Masterplan is participatief opgesteld met de omgeving, gemeenteraad en relevante omgevingspartners.

De omgeving is betrokken tijdens informatiebijeenkomsten. Hierbij werd onderscheid gemaakt tussen direct omwonenden en inwoners van het plangebied, ondernemers in het plangebied en overig geïnteresseerden. Voor iedere groep zijn meerdere bijeenkomsten georganiseerd ingaand op de voor die groep belangrijke onderwerpen. Daarnaast zijn er met diverse omwonenden, inwoners en ondernemers persoonlijke gesprekken gevoerd om ideeën, wensen, opmerkingen en zorgen op te halen. Via brede inhoudelijke sessies, zogenaamde 'Pressurecookers' zijn de relevante omgevingspartners betrokken, zoals de marktpartijen (BAM Services Nederland BV, Portaal en LEKSTEDewonen), GGD, Omgevingsdienst Utrecht, Veiligheidsregio, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, NS, Prorail, Green Business Club, verschillende afdelingen van de Provincie Utrecht, planeconomen en de interne beleidsadviseurs (o.a. ruimtelijke ontwikkeling, wonen, sociaal domein, ruimtelijke regie en communicatie).

De gemeenteraad is betrokken via diverse informatiebijeenkomsten over diverse onderwerpen in de periode van januari t/m juli 2025. Tevens is er in 2024 een excursie georganiseerd voor de gemeenteraad om inzicht te krijgen in een dergelijke organische gebiedsontwikkeling.

1.5 Het vaststellen van het Masterplan voor de Stationsomgeving versterkt de ontwikkeling van Bunnik als regiopoort.

Bunnik is aangewezen als één van de regiopoorten binnen de Metropoolregio Utrecht. De verwachting is dat deze regio tegen 2040 zal groeien met 165.000 woningen. Deze groei kan alleen gerealiseerd worden als het Rijk en de regio gezamenlijk een gebalanceerde strategie voor verstedelijking, bereikbaarheid en leefbaarheid hanteren. Deze strategie moet gebaseerd zijn op nabijheid en een groeiend aandeel van lopen, fietsen en openbaar vervoer in de totale verplaatsingen (mobiliteitstransitie). Om uitvoering aan deze strategie te geven is het ontwikkelperspectief Utrecht-Amersfoort opgesteld. Hierin zijn Metropoolpoorten, Regiopoorten en vitale kernen aangewezen als plekken in de regio waar de verstedelijkingsopgave prioritair is.

Door het vaststellen van het Masterplan voor de Stationsomgeving geeft de gemeente Bunnik een duidelijke richting aan de verdere ontwikkeling van de stationsomgeving, en draagt zo bij aan de rol van Bunnik als regiopoort. Elke poort heeft zijn eigen identiteit en potentiële bijdrage op het gebied van wonen, werken en mobiliteit. De tien poorten zijn gezamenlijk complementair aan elkaar en aan de regio. Door een deel van de woningbouwopgave te concentreren op deze locatie, wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de regionale opgaven en profiteren ook de bestaande kernen van de verbeteringen.

Het vaststellen van het Masterplan versterkt tevens de positie van de gemeente bij het aanvragen van (Rijks)subsidies voor verdere ontwikkeling als regiopoort. Uiteindelijk kunnen niet alleen de omliggende wijken, maar de gehele gemeente en regio profiteren van de investeringen in de Regiopoorten.

1.6 Het Masterplan borgt een verbeterde kwaliteit en invulling van de stationsomgeving, met het Bunnikse karakter als uitgangspunt.

Met behulp van het onderhavig Masterplan kan de beschikbare ruimte optimaal benut worden voor de bouw van woningen en andere voorzieningen. Het gebied heeft momenteel een typische inrichting gericht op de auto: veel verharding en parkeerplaatsen. Er is weinig verblijfskwaliteit, alleen bij het station is een groene plek die bestaat uit gras en bomen. Doordat het gebied zo monofunctioneel is oogt de gehele stationsomgeving enigszins anoniem. De ruimtelijke structuur is functioneel maar nodigt niet uit tot gebruik. Het Masterplan beoogt het gebied te veranderen naar een multifunctioneel woon-werkgebied dat uitnodigt om te wonen, werken en recreëren door de realisatie van verschillende groene buurten, waarbij ingezet wordt op bouw voor verschillende doelgroepen en multifunctionele gebouwen. Het streven is om van ongeveer 58% verharding naar 22% verharding en van ongeveer 16% groen naar 42% groen in het gebied te gaan. Deze ontwikkeling zal daarmee zowel de (leef)kwaliteit van het plangebied als de omliggende wijken bevorderen. Er is ruimte voor groen, aandacht voor sociale voorzieningen en ontmoetingsplekken. Een nieuwe woonwijk waarin Bunnik zich erkent en herkent.

Kantttekeningen

1.1 De organische aard van de gebiedsontwikkeling zorgt voor diverse onzekerheden.

De transformatie van de stationsomgeving kent de nodige onzekerheden. Dit komt onder andere doordat er sprake is van een versnipperd grond- en vastgoedbezit. De gebiedsontwikkeling zal hierdoor een relatief lange doorlooptijd hebben. Tot de feitelijke realisatie van de deelgebieden kent de gebiedsontwikkeling onder andere de volgende onzekerheden: bezwaar- en beroepsprocedures, beleidswijzigingen die tot ruimtelijke aanpassingen kunnen leiden, politieke keuzes die tot wijzigingen leiden, personele wisselingen, etc. Maar ook straks, tijdens de feitelijke realisatie, kunnen onzekerheden ontstaan, waarbij archeologische vondsten een goed voorbeeld vormen. Te weten: extra kosten en vertraging in de uitvoering. Dergelijke situaties zijn in dit stadium moeilijk in te schatten maar kunnen, als ze optreden, gevolgen hebben voor de financiële haalbaarheid en de planning. Rekening houdende met bezwaarprocedures is voor te stellen dat de start van de eerste woningbouw mogelijk is vanaf 2028/2029. De verwachting is dat de doorlooptijd van de gehele gebiedsontwikkeling ca 10-15 jaar zal duren.

1.2 De voortgang van de gebiedsontwikkeling is afhankelijk van de bereidbaarheid van de zittende eigenaren.

In het plangebied is sprake van een versnipperd grond- en vastgoedbezit. De voortgang van de gebiedsontwikkeling is mede afhankelijk van de bereidheid van de zittende grondeigenaren/ondernemers (initiatiefnemers) om mee te werken aan de plannen. Op basis van de huidige inzichten kan een inschatting gemaakt worden op welke percelen mogelijk een eerste start kan plaatsvinden en daarmee welke fasering van de gebiedsontwikkeling mogelijk is. Op basis van deze verwachting zijn in het masterplan verschillende deelgebieden met fasering beschreven. Het is echter niet helemaal voorspelbaar en ook niet volledig te beïnvloeden waar op welk moment gestart kan worden. De fasering van deelgebieden is dan ook niet in beton gegoten.

Wat betreft de realisatie van deze gebiedsontwikkeling is de gemeente mede afhankelijk van marktpartijen en andere overheden. Om deze reden is in het ontwikkelproces van het Masterplan sterk ingezet op partnership; met marktpartijen in het gebied en andere overheden. Tijdens de ontwikkelfase van de Stationsomgeving is het belangrijk dat de gemeente de relaties met de zittende eigenaren continueert. Daarnaast omvat het Masterplan zogeheten 'bonusregels' waarmee grondeigenaren worden verleid om meerwaarde te creëren bij het ontwikkelen of transformeren van hun eigendom.

1.3 De beschikbaarheid van schuifruimte voor zittende bedrijven is een belangrijk vliegwiel voor de transformatie van de Stationsomgeving.

De realisatie van een nieuw bedrijvenpark hangt nauw samen met de gebiedsontwikkeling van de Stationsomgeving. Het is cruciaal dat er schuifruimte beschikbaar is waar bedrijven van De Twaalf Apostelen naartoe kunnen verhuizen om de bewegingen in De Twaalf Apostelen te kunnen stimuleren. Schuifruimte is met name relevant voor de maakbedrijven waarbij een milieucategorie relevant is. Maar ook de bedrijven die kantoorruimte gebruiken, moeten kunnen worden verplaatst.

1.4 De mobiliteitsvraagstukken overstijgen het gebied.

Binnen het gebied spelen verschillende mobiliteitsvraagstukken die elkaar beïnvloeden, waaronder de realisatie van een parkeerhub, de inrichting van de Runnenburg, parkeren en ontsluiting, de fietsbrug over de A12 en de parkeernormen. Deze aspecten hangen nauw samen met de gemeentebrede mobiliteitsvisie en hebben onderlinge effecten.

Om te starten met de woningbouw in het gebied, is het essentieel om vroeg in het proces de eerste parkeerhub te realiseren. Dit is noodzakelijk omdat we geen auto's meer op de percelen of op maaiveld in de openbare ruimte willen toestaan in het Masterplan. Verdichting kan alleen plaatsvinden als we ook vergroenen. De eerste parkeerhub zal vlak bij het station op het ING-kavel kunnen worden geplaatst. Verder onderzoek zal moeten uitwijzen welke partij(en) hierin het voortouw moet(en) nemen.

Daarnaast is het de verkeersinrichting van Runnenburg als fietsstraat en groene loper alleen mogelijk als de Regulierenring in het gebied wordt doorgetrokken (achter perceel Runnenburg 12 langs) en direct wordt aangesloten op de provinciale weg. Dit gebeurt bij voorkeur als de provinciale weg wordt overgedragen aan de gemeente en wordt omgevormd tot een 30 km-zone/dorpsstraat. De gemeente is hierbij afhankelijk van de Provincie. Stedenbouwkundig gezien is deze voorkeur logisch, aangezien het dorp vanuit het westen feitelijk begint bij de afslag naar de Baan van Fectio. Bovendien zal de leefkwaliteit verbeteren door een lagere geluidsbelasting langs de dorpsstraat.

Voor de stationsomgeving gelden andere parkeernormen dan voor de rest van de gemeente. Dit is logisch, aangezien we direct bij een OV-knooppunt bouwen. Het onderzoek uitgevoerd door &Morgen onderbouwt deze parkeernorm met een brede mobiliteitsvisie. Een van de consequenties van een lagere parkeernorm is dat het reguleren van parkeren in de bestaande buurten rondom de stationsomgeving een logische volgende stap is.

1.5 De toename van woningen en hiermee van inwoners, heeft invloed op de vraag naar maatschappelijke voorzieningen in de kern Bunnik.

Met de groei van het aantal inwoners dat uiteindelijk aanzienlijk is, groeit de vraag naar maatschappelijke voorzieningen. Zoals voorzieningen op het gebied van sport, gezondheid, welzijn en onderwijs. Deze toename van de vraag naar voorzieningen gaat geleidelijk, in lijn met de geleidelijke toename van woningen. De komende jaren wordt duidelijk en inzichtelijk gemaakt hoe zich dit ontwikkelt en wat hiervan de consequenties zijn. De gevolgen voor de capaciteit van onderwijshuisvesting voor het primair onderwijs worden meegenomen in het vierjaarlijks op te stellen integraal huisvestingsplan onderwijs.

De groei van de maatschappelijke voorzieningen zal een investering vragen van de gemeente, met name voor wettelijk verplichte voorzieningen zoals onderwijshuisvesting. De toename van het aantal inwoners leidt tot een toename van de algemene uitkering uit het gemeentefonds. Op basis hiervan zullen keuzes moeten worden gemaakt wanneer investering in de maatschappelijke voorzieningen kunnen worden gerealiseerd.

Kosten, baten en dekking

Met het vaststellen van het masterplan wordt de ontwikkelingsfase afgerond. Wat betreft de kosten vanaf de intentiefase tot en met de ontwikkelingsfase kan het volgende worden gemeld. In totaal heeft de raad € 2.277.000 beschikbaar gesteld. Te weten € 900.000 voor de intentiefase (raadsbesluit 2021) en € 1.377.000 voor de ontwikkelingsfase (raadsbesluit 2023).

Van het oorspronkelijk beschikbare gestelde krediet van € 2.277.000 is na de tot op heden gemaakte kosten van € 1.787.254 op dit moment nog € 489.746 als restantkrediet beschikbaar. In combinatie met de bijdragen uit de samenwerkingsovereenkomst met ontwikkelpartijen van € 330.000 is er nog € 819.746 aan ruimte.

Voor de komende realisatiefase wordt, wat betreft en benodigde krediet, voorlopig rekening gehouden met een fase van 2 jaar. Hierna kan, op basis van opgedane ervaringen, een nieuw kredietvoorstel worden gedaan. De kosten voor de komende 2 jaar worden begroot op € 400.000 per jaar, dus in totaal € 800.000. Dit betekent concreet dat er voor de komende 2 jaar geen aanvullend krediet nodig is.

Bovenstaande analyse met betrekking tot het beschikbare krediet is in onderstaande tabel nog een keer samengevat:

Beschikbaar gesteld krediet door de raad in 2021	€ 900.000
Beschikbaar gesteld krediet door de raad in 2023	€ 1.377.000
Totaal krediet beschikbaar gesteld door de raad	€ 2.277.000
Bijdrage samenwerkingspartners	€ 330.000
Totaal beschikbaar budget	€ 2.607.000
Werkelijke kosten tot nu toe	-/- € 1.787.254
Restant budget beschikbaar	€ 819.746

Wat betreft de dekking van het ter beschikking gestelde krediet kan het volgende worden gemeld. Het meest risicovolle scenario dient zich aan indien er de komende periode helemaal geen dekkingsmiddelen in de vorm van een bijdrage van de marktpartijen, subsidie of kostenverhaal kan worden gevonden. In dat geval bedraagt het maximale financiële risico dat de gemeente loopt, voor de afgelopen intentiefase en ontwikkelingsfase en de komende 2 jaar van de realisatiefase, dus van 2021 tot en met 2027, € 2.277.000. Hiervan kan € 1.704.180 gedekt worden door de reserve gebiedsontwikkeling Odijk West en Stationsomgeving. Dat betekent dat er in dit scenario voor maximaal een bedrag van € 572.820 de algemene reserve moet worden aangewezen als dekking. Dit is echter in praktische zin een onwaarschijnlijk scenario. Als we merken dat er de komende twee jaar geen initiatieven van de grond komen, zullen daar ook tijdens de werkzaamheden op worden aangepast en zal er gestuurd worden op het minimaliseren van de kosten met als gevolg minder aanspraak maken op de algemene reserve.

In het scenario dat de gebiedsontwikkeling wel in zijn geheel wordt afgerond kan worden gesteld dat de gemeente in totaal € 20,5 miljoen aan kosten zal maken waarbij het geprognosticeerde tekort ad € 5 miljoen voor € 1,7 miljoen kan dekken uit de reserve gebiedsontwikkeling. Hetgeen betekent dat er gedurende de looptijd van het project, op basis van de huidige informatie, voor minimaal € 3,3 miljoen aan dekking moet worden gevonden. Zoals eerder aangegeven zijn hiervoor (Rijks)subsidies beschikbaar waarbij de uitgangspunten van de gebiedsontwikkeling voldoen aan de criteria die gelden voor deze subsidies.

Bovenstaande analyse met betrekking tot de dekking is in onderstaande tabel nog een keer samengevat:

Gemeentelijke kosten voor gehele gebiedsontwikkeling	€ 20.500.000
Dekking (nog op te stellen) gebiedsfonds	€ 13.000.000
Dekking (nog op te stellen) anterieure overeenkomsten	€ 2.500.000
Dekking reserve gebiedsontwikkeling Odijk-West en Stationsomgeving	€ 1.700.000
Dekking uit (nog te realiseren) subsidie	€ 3.300.000

Uitvoering

Tijdens de realisatiefase kunnen initiatiefnemers omgevingsvergunningen aanvragen. Deze worden behandeld op basis van een BOPA-procedure en/of wijziging omgevingsplan. Dit is maatwerk per initiatief. Bij de begeleiding hiervan zal sprake zijn van een kwaliteitsteam dan de kaders van het vastgestelde masterplan bewaakt. In dit kwaliteitsteam zitten onder ander de volgende functies:

- Gebiedsregisseur/programmamanager
- Stedenbouwkundig supervisor
- Planeconoom
- Planjurist
- Civiele techniek
- Wonen
- Verkeer
- Duurzaamheid

Wat betreft de bewaking van de voortgang van de ontwikkelen en het regisseren van kansen in het plangebied zal een projectgroep worden samengesteld waar de deelnemende samenwerkingspartners in vertegenwoordigd zijn. De projectgroep wordt voorgezeten door de gebiedsregisseur/programmamanager. De projectgroep legt verantwoording af aan de stuurgroep waar op bestuurlijk niveau de samenwerkingspartners zijn vertegenwoordigd.

Vraagstukken waarmee de projectorganisatie zich zal bezighouden zijn onder andere:

- Strategische verwerving
- Subsidieaanvragen (provinciaal en rijksniveau)
- Uitwerking mobiliteit (parkeerhubs, verkeersstructuur)
- Bewaken financiën
- Afstemming provinciale aandachtspunten (regiopoorten, doorfietsroute, fietsbrug, N411)
- Participatie (direct omwonenden, ondernemers/eigenaren plangebied, overige geïnteresseerden)

Bijlagen

1. Masterplan Stationsomgeving Bunnik
2. Financiële scan (**geheim**)
3. ROM integraal advies – samengevoegd
4. Akoestisch onderzoek Cauberg Huygen
5. Woningmarkt onderzoek Companen
6. Mobiliteitsonderzoek & Morgen
7. Onderzoek integrale programmering Sweco
8. Verkeersonderzoek Runnenburg Sweco
 - 8.1. Bijlage 3 Verkeersstellingen 16 mei – 5 juni 2025
 - 8.2. Bijlage 4 Parkeeronderzoek 20 mei 2025
9. Parkeerconcept Hubs Spark

Odijk, 17 juni 2025

Burgemeester en wethouders van Bunnik,
de secretaris de burgemeester,

dhr. M.R. van der Jagt dhr. R. van Bennekom

Nummer

1354081

De raad van de gemeente Bunnik;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 2 september 2025;

b e s l u i t :

1. In te stemmen met het Stedenbouwkundig Plan (Fase 1a), Inrichtingsplan Openbare Ruimte, Beeldkwaliteitsplan en Financiële Scan van de gebiedsontwikkeling van de Stationsomgeving Bunnik.
2. Het Inrichtingsplan Openbare Ruimte en Beeldkwaliteitsplan aan te merken als aanvulling op de gemeentelijke Welstandsnota en deze mede te gebruiken als welstandstoetsingskader bij initiatieven.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad van 2 oktober 2025,

de griffier,

de voorzitter,

dhr. F.J. van der Lubbe

dhr. R. van Bennekom

Voorstel procedure raadsvoorstel / -besluit

<i>Inhoud</i>	
Onderwerp	Vaststellen Masterplan Stationsomgeving Bunnik
Datum besluit B&W	02-09-2025
Vertrouwelijke stukken	Ja
<i>Gewenste planning</i>	
Informatie avond	18-09-2025
Politieke avond	25-09-2025
Raadsvergadering	02-10-2025
Uiterste datum Raad	Nee
<i>Agenda Commissie</i>	
Datum bespreking	09-09-2025
Opmerkingen	