

SPOORZONE BILTHOVEN

ALGEMEEN

Een herontwikkeling van de Spoorzone biedt kansen. De huidige invulling van het gebied naast het centrum en station kan efficiënter, doelmatiger en met een betere uitstraling worden ingevuld.

Het gebied kent echter grote beperkingen om het bereikbaar en leefbaar/verkeersveilig te houden. Daarnaast is het een beeldbepalende locatie als entree van het centrum van Bilthoven.

In de huidige plannen wordt aan deze randvoorwaarden soms voorbijgegaan waardoor er onomkeerbare keuzes worden gemaakt die grote problemen in de toekomst veroorzaken.

Een deel van dit document heb ik al eerder verstuurd aan de raadsleden. Intussen heb ik het aangevuld met recente onderzoeken en onderwerpen die nog niet waren behandeld.

Vanuit mijn ervaring als projectleider van verkeerskundige en civieltechnische projecten en ervaring in gebiedsontwikkeling geef ik u bijgaande informatie mee.

Bas Bonhoff

Bilthoven, 8-5-2024

1. Voorzien in behoefte

1.1 Woningen

- Er wordt gesteld dat met dit plan een groot deel van de woningbehoefte in de Bilt wordt opgelost maar dit is maar beperkt waar. Een ieder uit de regio Utrecht mag hier mag komen wonen en de kans dat je uit dit dorp (met een grote stad ernaast) hier kan komen wonen is dus klein. Daarnaast is de gemeente verplicht om statushouders voorrang te geven.
- Er is tot nu toe geen concrete toezegging dat dit anders is buiten de opmerking in de stukken "Inzet is om ten minste 50% van de huurwoningen en een deel van de betaalbare koopwoningen toe te wijzen aan mensen met maatschappelijke binding aan de Bilt". Dit is echter zonder enige uitwerking op welke manier dit wordt geregeld en hoe de gemeente de afspraken met de regio en het Rijk naast zich neer kan leggen. Er worden nu valse verwachtingen gewekt bij de bewoners van de gemeente.
- Er is een heel grote behoefte aan kwalitatief goede middelgrote appartementen vanuit de wijk. In dit plan wordt hierin maar beperkt voorzien. De wijk is erg vergrijsd en meer dan de helft van de eengezinswoningen is niet meer bewoond door een gezin. Deze mensen willen graag naar een passende woning doorstromen maar het aanbod is beperkt en vooral van lage kwaliteit en relatief oud (60-70 jaren), met hoge onderhouds- en energiekosten en weinig buitenruimte. Hierdoor is de doorstroming minimaal en komen er dus geen eengezinswoningen vrij voor gezinnen.
- Het is opvallend dat op deze locatie wordt voorgesteld om vrijwel de gehele woningbouwbehoefte in de gemeente op te lossen terwijl er meerdere locaties in de gemeente beschikbaar zijn in diverse kernen van de gemeente.

1.2 Kantoren

- In het plan zit 3000-8000 m2 werkruimte. Waar komt deze behoefte vandaan want er staat heel veel kantoorruimte leeg in de omgeving.

2. Verkeer en parkeren

2.1 Verlagen parkeernorm vanwege ligging bij station

- De ligging bij een station heeft invloed op het autogebruik en bezit maar die zorgt er niet voor dat er nog maar 1 auto per 2 woningen nodig zou zijn (inclusief bezoekers). De keuze voor het bezit van een auto hangt namelijk vooral af waar je heen moet en op welk tijdstip. Daarnaast speelt ook mee hoe de reiskostenvergoeding is en of je kinderen en/of zware bagage vervoert. De beperkte invloed van ov op het autobezit is recentelijk weer door onderzoek bevestigd.
- Het ov is goed als je richting Utrecht Centraal reist en op een plek moet zijn waar ook goed aansluitend ov komt. Zodra je ergens anders heen moet is het ov alweer een stuk minder goed of niet beschikbaar. De reistijd is dan al snel 2 tot 3 keer langer dan met de auto. Zeist is bijvoorbeeld alleen overdag 1x per uur bereikbaar vanaf Bilthoven, voor de rest van de dag moet via Utrecht worden gereisd.
- Er wordt voorbijgegaan aan de afbouw van het openbaar vervoer de afgelopen jaren (lagere frequenties, minder capaciteit, minder verbindingen, lage betrouwbaarheid). Er is een ernstig personeelstekort door een hoge uitstroom van personeel, veel nieuwe werknemers die tijdens de opleiding afvallen, een zeer hoog ziekteverzuim en een zorgelijke financiële situatie van de busvervoerders in deze regio (die in eigendom zijn van buitenlandse investeerders). Ondanks talloze toezeggingen van de vervoerders en opdrachtgevers de afgelopen jaren zijn deze problemen nog niet opgelost. Het is niet te verwachten dat deze problemen op korte termijn zijn opgelost. Een goed ov in de toekomst is dus uiterst onzeker.

2.2 Toekomstvaste parkeernorm

- De parkeerbehoefte neemt na verloop van tijd toe. De jonge bewoners die er in het begin komen wonen worden meestal vermogender, gaan samenwonen en krijgen wellicht kinderen maar verhuizen niet. Een van de eerste dingen die dan vaak wordt gekocht is een auto. Een starter blijft geen starter.

2.3 Verlagen parkeernorm vanwege deelauto's:

- De aanneming door de gemeente dat deelauto's voor significant minder auto's zorgen is strijdig met recent onderzoek. Wanneer de praktijkcijfers erbij gehaald worden dan blijkt dat de invloed op de parkeernorm zeer beperkt is. Een auto staat en groot deel van de dag stil maar een deelauto vaak ook want iedereen heeft de auto op vrijwel dezelfde momenten nodig. Daarnaast betaal je per uur en km en is zelfs een kleine deelauto kostbaar voor woon-werk verkeer of lange bezoeken. Daarnaast is de auto niet altijd beschikbaar en beperkt tot een type auto. Het is prima om duurzame deelmobiliteit te stimuleren maar de verwachtingen moeten reëel zijn.
- Als gemeente heb je het ook niet in de hand. Commerciële partijen moeten genoeg gebruikers hebben die het hoge tarief willen betalen voor een deelauto. Daarnaast zijn de kosten van deelauto's door veel niet verhaalbare schade hoog voor de exploitant, die moeten terugverdiend worden.

2.4 Uitgangspunt minder auto's bij meer fietsenstallingen

- Nergens is aangetoond dat meer fietsenstallingen zorgen voor minder autobezit. Er is op het P&R terrein een overigens een overschot aan fietsstaplekkens (bezetting op piekmoment 53-60%).

2.5 Landelijke ontwikkelingen

- Er is een sterke toename van het autobezit, dit kan niet genegeerd worden.

2.6 Strijdigheid afspraak SSW

- Opvallend is dat er een afspraak met SSW is voor een parkeernorm van 0,75 en in dit plan een parkeernorm van 0,5 wordt voorgesteld.

2.7 Parkeerplaatsen zijn niet alleen voor bewoners noodzakelijk

- Parkeerplaatsen zijn ook nodig voor mensen die op bezoek komen en verzorgenden, hieraan wordt voorbijgegaan in het plan.

2.8 Praktijkonderzoek in Bilthoven

- Ter vergelijking heb ik het aantal geparkeerde auto's geteld bij de flat "De Leijenburgh".
- Er staan 99 woningen voor 55-plussers en/of mensen die zorg nodig hebben. Er is meerdere keren gemeten en gebleken is dat gemiddeld 79 parkeerplaatsen bezet zijn op 99 woningen, een parkeerbehoefte van 0,8 voor woningen voor 55-plussers en/of mensen die zorg nodig hebben.
- Een parkeerbehoefte bij woningen die ook voor jongere mensen en zonder zorg beschikbaar zijn zal hoger liggen, bv 1,0-1,2.
- In de presentaties zijn soms voorbeelden aangehaald in andere plaatsen die aanzienlijk groter zijn en/of met een hogere parkeernorm dan 0,5 en waarvan de evaluatie nog moet plaatsvinden.

2.9 Betaald parkeren als gevolg van een lage parkeernorm,

- NS heeft aangegeven op hun P&R terrein betaald parkeren in te voeren op het moment dat dit terrein vol staat met auto's van de omgeving en niet meer beschikbaar is voor treinreizigers, zij hebben hier de voorbereidingen intussen voor getroffen. Op de drukke dagen (dinsdag en donderdagochtend bv) staat het P&R terrein al nagenoeg vol (gemeten bezetting 87-99%).
- NS heeft recentelijk flink geïnvesteerd in het P&R terrein en de kans is klein dat zij willen investeren in een gebouwde parkeervoorziening met bijbehorende hoge kosten van beheer en onderhoud zonder dat er inkomsten tegenover staan.
- Dit betaald parkeren op het P&R terrein gaat hierdoor ook uitbreiden naar de rest van het gebied, te weten de woonwijk en de het centrum van Bilthoven.
- Het centrum van Bilthoven heeft het zwaar en er is veel leegstand (volgens een eigenaar 27%). Zij hebben veel klanten uit de omgeving wat het centrum nog enigszins levensvatbaar maakt. Op het moment dat er moeilijk geparkeerd kan worden en er betaald moet worden (met risico op een dure naheffing als je iets langer in een winkel bleef dan je had voorzien), dan zal het centrum verder leeg komen te staan.

- Wanneer er betaald parkeren wordt ingevoerd dan zal dit niet beperkt blijven tot het centrum van Bilthoven maar ook tot De Bilt en Maartensdijk worden uitgebreid om geen oneerlijke concurrentiepositie in de eigen gemeente te krijgen.
- Een ander systeem dan betaald parkeren zoals een blauwe zone is niet te betalen voor de gemeente omdat de kosten van de handhaving door de gemeente moet worden betaald terwijl de opbrengst naar de Rijksoverheid gaat.
- Een vergunningensysteem is niet bruikbaar voor het centrum. In de woongebieden is dit wel mogelijk maar zal dit leiden tot kosten die door de bewoners moeten worden betaald. Het is onacceptabel dat de bewoners moeten opdraaien voor de kosten van een vergunningenstelsel omdat een naastgelegen bouwplan te weinig parkeerplaatsen kent. Daarnaast zorgt gereguleerd parkeren voor een afname van het woongenot en voor hinder voor hun bezoekers en verzorgenden.
- Belangrijkste opmerking is dat deze voorgestelde ruimtelijke ontwikkeling met een zeer lage parkeernorm beslist niet los kan worden gezien van het parkeerbeleid in de gehele gemeente.

2.10 Ondergronds parkeren

- De kosten van ondergronds parkeren zijn zeer hoog (ca. € 40.000 voor de aanleg en jaarlijks beheerkosten tussen de € 500-€ 1.000 per parkeerplaats). Er zijn strenge eisen ten aanzien van brandveiligheid (zeker met elektrische laadpunten en elektrische auto's die moeilijk te blussen zijn), luchtcirculatie, nooduitgangen, toegangscontrole, waterafvoer, verlichting, etc.
- Half verdiepte aanleg is iets goedkoper maar nog steeds kostbaar. Deze hoge kosten passen niet bij betaalbare woningbouw. Daarnaast kunnen de bewoners niet opgezadeld worden met de jaarlijks hoge kosten van afschrijving en beheer.
- Een parkeergarage bovengronds is goedkoper maar heeft een zeer lage kwaliteit qua uitstraling en is daardoor zeer ongewenst.
- Tenslotte raad ik ten eerste af om als gemeente parkeergarages te gaan exploiteren omdat dit complex, kostbaar en zeer risicovol is. Diverse gemeenten zijn daardoor in de problemen gekomen.

2.11 Verkeersproductie in het verkeersmodel

- Als input voor het verkeersmodel wordt onder andere de huidige verkeersproductie van de bewoners van de Leijen gebruikt. Deze wijk is momenteel vergrijsd (bij een heel groot deel van de eengezinswoningen zijn de kinderen het huis uit). Die verkeersproductie is niet vergelijkbaar met de verkeersproductie van de nieuwe wijk. Daarnaast zie je nu dat de huizen die verkocht worden naar jonge gezinnen gaan met meestal 2 auto's terwijl de oudere vaak gepensioneerde bewoners er maar 1 hadden (ook omdat er tegenwoordig meestal 2 inkomens noodzakelijk zijn en beiden met de auto naar het werk reizen). Daarnaast zijn deze nieuwe bewoners veel mobieler dan de oudere bewoners.
- Zoals bij parkeren al is gemeld blijven starters geen starters en krijgen meer te besteden en kopen dan vaak een auto.
- In het verkeersmodel zijn aannames gedaan die niet kloppen (RIVM, de NRU en de A27 verbreding waardoor er minder verkeer door De Bilt zou gaan). Wanneer de input in het verkeersmodel niet klopt dan kan de output ook niet kloppen.
- Bij een berekening moet je uitgaan van het maatgevend moment (spits) en niet van een etmaal. Juist in de ochtendspits met alle scholieren is de verkeersveiligheid en doorstroming van belang.
- Er wordt uitgegaan dat het verkeer afneemt onder andere door thuiswerken na Corona. De praktijk is echter dat de spits (maatgevend moment) nog sterker is geworden dan voor Corona. Intussen is er een trend gaande dat werkgevers steeds meer verwachten dat hun personeel meer op de werkvloer verschijnt.

2.12 Toezegging aantal parkeerplaatsen aan ondernemers

- Een toezegging aan de ondernemers voor 80 parkeerplaatsen die verloren gingen bij de herinrichting van het centrum wordt niet waargemaakt. Deze is uit het plan geschrapt. De restruimte in de parkeergarage van de Kwinkelier is tijdelijk want wanneer de woningen erboven worden gebouwd gaat een deel verloren. Daarnaast is deze garage niet in eigendom van de gemeente en is er dus geen zeggenschap over wat er mee gaat gebeuren in de toekomst. Tenslotte laat het beheer van de parkeergarage van de Kwinkelier ernstig te wensen over.

2.13 Wetenschappelijk onderbouwde kencijfers:

- Alleen de kencijfers van het CROW zijn wetenschappelijk onderbouwd en gebaseerd op empirisch onderzoek van talloze gemeenten. Er is geen reden dat de situatie in Bilthoven wezenlijk anders is dan bij deze richtlijnen omdat hier al rekening wordt gehouden met het type woningen en de stedelijkheidsgraad (matig stedelijk) en de ligging (centrumgebied).
- Zoals hieronder blijkt wijken deze kencijfers sterk af van wat de gemeente hanteert.

- **Parkeernormen:**

| | |
|---|---------|
| - Huur appartement midden/goedkoop (incl. sociale huur) | 0,7-1,5 |
| - Huur appartement duur | 1,0-1,8 |
| - Koop appartement goedkoop | 0,9-1,7 |
| - Koop appartement midden | 1,0-1,8 |
| - Koop appartement duur | 1,2-2,0 |

- **Verkeersgeneratie (aantal verkeersbewegingen per etmaal):**

| | |
|---|---------|
| - Huur appartement midden/goedkoop (incl. sociale huur) | 2,8-3,6 |
| - Huur appartement vrije sector | 4,7-5,5 |
| - Koop appartement goedkoop | 3,9-4,7 |
| - Koop appartement midden | 4,7-5,5 |
| - Koop appartement duur | 6,4-7,2 |

2.14 Verkeersveiligheid

- De genoemde ongevalcijfers kloppen niet, dit komt mede omdat de hulpdiensten niet meer verplicht zijn om ongevallen te registreren. Bewoners hebben de ongevallen zelf bijgehouden en aangetoond dat deze cijfers niet kloppen.
- Een forse toename van het aantal woningen zorgt voor extra verkeer en daarmee extra onveiligheid.
- Het plan van de spoorzone lost de verkeersproblemen niet op omdat de ruimte hiervoor ontbreekt of er extreem kostbare maatregelen moeten worden genomen (ongelijkvloerse kruisingen bv) waarin niet wordt voorzien.
- Er zijn de afgelopen jaren al veel aanpassingen gedaan (ander wegprofiel, rotondes, verlaging toegestane snelheid, snelheidsremmers, betere belijning en bebording, led-signalering voor overstekende fietsers etc.), veel winst is er niet meer te behalen. Daarnaast moeten alle wegen toegankelijk blijven voor nooddiensten, huisvuil inzameling en levering en afvoer van grote materialen, waardoor de mogelijkheden om nog zwaardere maatregelen te nemen beperkt zijn.
- De keuze voor een 2-richting fietspad bij de rotonde Soestdijkseweg is bewust gedaan vanwege dat de bus (die een grote dodehoek heeft) dan niet de overstekende fietsers kruist. Daarnaast zorgen kruisende stromen groepen scholieren voor vertraging van de bus. Ook is dit gedaan omdat fietsers (zeker scholieren) veelal toch de kortste route nemen en dan tegen de richting inrijden wat voor gevaarlijke situaties zorgt. Samengevat biedt deze oplossing dus net zoveel nadelen als dat het oplost.
- Steilere drempels en rammelstroken zorgen voor hinder voor de bus en de omgeving en zijn daarom in de huidige situatie niet toegepast.

2.15 Eénrichting verkeer

- Er is regelmatig een voorstel gedaan voor éénrichting verkeer. Dit is nadelig voor de verkeersveiligheid vanwege dat dit snelheidsverhogend werkt omdat er geen tegemoetkomend verkeer is. Daarnaast zorgt het voor extra verkeer omdat mensen moeten omrijden. Dit omrijden doen mensen vaak om hun extra reistijd te compenseren en uit irritatie ook nog vaak sneller. Met de herinrichting van de Jan Steenlaan zijn overigens al deze varianten al besproken.

2.16 Busstation

- De huidige locatie van het busstation biedt ook met een herinrichting zeer beperkte capaciteit om uit te breiden. Dit zal ten koste gaan van de ruimte voor de voetganger en/of faciliteiten zoals het kunnen ophalen of wegbrengen van reizigers. Daarnaast zijn er constructieve beperkingen vanwege de naastgelegen onderdoorgang en fietsenstalling. Bij

de start van de bouw van de onderdoorgang in 2012 heb ik dit ook al aangegeven en de huidige inrichting was het maximaal mogelijke volgens de gemeente en ProRail. Als de gemeente een toekomstvast busstation wil hebben dan is de enige optie de verplaatsing naar de zuidzijde.

2.17 Plaatsing verkeerslichten

- De plaatsing van verkeerslichten zoals is voorgesteld in de inspraak raad ik ten zeerste af. De verkeersveiligheid wordt vaak slechter omdat er altijd weggebruikers (zeker fietsende scholieren) door het rood zullen rijden terwijl de andere weggebruikers vertrouwen op het groene licht. Daarnaast ligt bij een rotonde de snelheid altijd laag terwijl met een verkeerslicht iemand soms nog even snel door het oranje-rood heen wil. De doorstroming wordt waarschijnlijk ook niet beter en zeker niet voor de fietsers en voetgangers die nu prioriteit hebben. Tenslotte zijn er hoge investerings- en beheerkosten van verkeerslichten.

3. Kwaliteit van het gebied

3.1 Uitstraling

- Uitgangspunt bij de toetsing van bouwplannen was voor de gemeente dat het moet aansluiten bij de omgeving en passen bij het dorp Bilthoven, ook in dit plan komt dit als eis naar voren. Met dit plan waarbij een bouwhoogte tot 9 woonlagen wordt voorgesteld in een omgeving met vrijwel uitsluitend laagbouw is dit uiteraard niet het geval.
- De bouwhoogte in verdiepingen geeft overigens een verkeerd beeld want nieuwe gebouwen hebben een hogere verdiepingvloer, het gaat om de hoogte in meters.
- Als er ondergronds parkeren plaatsvindt dan is dat waarschijnlijk halfverdiept en komt er dus nog een paar meter bij.
- Het is verdedigbaar om hoger te bouwen gezien de locatie (bv 4 woonlagen met een kap) maar de voorgestelde hoogtes in dit plan zijn buiten proportioneel.
- Met hoogbouw van dit formaat krijg je te maken met een onaantrekkelijk verblijfsgebied door grote schaduwwerking en wind. Algemeen is de richtlijn voor de afstand tussen hoogbouw in een woonwijk dat een gebouw theoretisch moet kunnen omvallen zonder iets te raken.
- De kosten vallen in de praktijk altijd hoger uit en het eerst waarop wordt bespaard is kwaliteit want aan de rest kan je geen concessies doen. Er dienen dus harde afspraken te worden gemaakt over de kwaliteit van de bebouwing en de inrichting van de omgeving waaraan ook consequenties zitten wanneer deze niet nagekomen worden.

3.2 Groen en maquette

- Er is een maquette getoond met bomen die net zo hoog zijn als de geplande bebouwing van 9 woonlagen, dit is natuurlijk een verkeerde voorstelling van zaken. Deze bomen zijn pas na tientallen jaren van enig formaat en zeker niet zo hoog als 9 woonlagen want daar is helemaal geen ruimte voor in dit plan.
- Als voorbeeld van bomen die denkbaar zijn kan de vergelijking worden gemaakt met de Berlagelaan aan de noordzijde (tussen de Plus aan de Donsvlinder en de Eikenlaan). In 2014 heeft de gemeente deze bomen vervangen omdat de oude bomen te groot werden volgens de gemeente (teveel bladval en wortelopdruk). De nieuwe bomen zijn nu na 10 jaar slechts 6-8 meter hoog oftewel 3 woonlagen.
- Er staan veel kleine stukjes groen ingetekend. Het beleid van de gemeente is juist altijd geweest om deze stukjes niet te realiseren omdat dit duur in onderhoud is en de groeiruimte beperkt is.
- Om een "laanbiotoop" en "parkbiotoop" van enige omvang te realiseren is te weinig ruimte in het plan.
- Er wordt gesproken over een "spoorbiotoop" met bijbehorende dieren (o.a. vos), ik zie niet voor me hoe een vos hier kan leven en de ruimte is beperkt door de metershoge geluidschermen. De geluidschermen zijn overigens niet van de gemeente en niet berekend om constructief te wijzigen.
- Er wordt gesproken over open verharding. Dit is niet toepasbaar wanneer er veel geparkeerd wordt, er groeit dan niets en er ontstaat een plak modder. Daarnaast vraagt het veel onderhoud en is het slecht beloopbaar en al helemaal niet toegankelijk voor mensen met beperkte mobiliteit.
- Bij een maquette kijk je van bovenaf en dat is een compleet ander aanzicht dan vanaf ooghoogte.
- Er is gebleken dat er is gesjoemeld met de maatvoering in de schetsen.

- Stedenbouwkundige maquettes en schetsen bieden geen enkele garantie dat het zo wordt gerealiseerd je kan dus op basis hiervan geen goed besluit nemen.
- Door een verkeerde voorstelling te geven in fantasie tekeningen/schetsen (met prachtig weer, een overvloed aan groen en rennende dieren en nauwelijks verkeer dat er natuurlijk wel is), maquettes waarmee gesjoemeld is met maatvoering en foto's van compleet andere situaties dan op deze locatie denkbaar zijn is het vertrouwen bij veel bewoners weg. Om dit proces verder serieus te nemen zijn foto's van vergelijkbare situaties wenselijk zodat mensen aan de hand van een eerlijk beeld keuzes kunnen maken.

4. Overige aandachtspunten

4.1 Bouwen langs het spoor

- Er is weinig rekening gehouden met de afstand tot het spoor waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Weliswaar maakt dit traject geen deel uit van het basisnet maar er worden wel regelmatig gevaarlijke stoffen vervoerd, de aantallen zijn terug te vinden op: <https://iplo.nl/thema/externe-veiligheid/basisnet/vervoercijfers-gevaarlijke-stoffen/spoor/>. Daarom is het niet meer dan logisch om hier rekening mee te houden. Algemeen kan een strook van 30 meter worden aangehouden (plasbrandgevaar) wanneer er gevaarlijks stoffen worden vervoerd. <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR639669>
- Er is geen geluidberekening gemaakt waarbij rekening wordt gehouden dat bouwmassa zorgt voor weerkaatsing van het geluid van het spoor richting de overige woningen in de omgeving.
- NS en ProRail zijn belanghebbenden en deels eigenaar. Zij stellen zich op het standpunt dat er een strook dient te worden vrijgehouden naast het spoor voor onderhoud, calamiteiten en voor toekomstige uitbreidingen.
- De strook van 30 meter kan je overigens in het plan oplossen door de infrastructuur (wegen, fietspaden, trottoirs, parkeerplaatsen, onderstations voor de nuts, huisvuil inzameling, wateropvang die mogelijk ook als bluswatervoorziening kan dienen) daar te concentreren. Dit is aanzienlijk goedkoper dan parkeergarages bouwen.
- Ook is het mogelijk om de gebouwen langs het spoor te draaien zodat de verblijfsruimtes van de woningen niet te dicht bij het spoor komen. Wonen naast een spoor dat zo intensief wordt gebruikt (in 2-richtingen per uur: 8 intercity's, 8 sprinters, goederentreinen, overbrengingsritten, onderhoudsmaterieel etc.) ook midden in de nacht, vraagt om enige afstand tot het spoor ook ter voorkoming van geluid en trillingoverlast.
- Het is opvallend dat bij alle vragen over deze onderwerpen er steeds wordt geantwoord dat dit later wordt uitgezocht. Dit kan je echter niet later uitzoeken omdat dit namelijk de mogelijkheden van dit gebied bepaald. Als je de mogelijkheden niet weet kan je geen verstandig besluit nemen welke voorkeursvariant er moet komen. Het nu laten zien van plaatjes zonder dat je weet wat er kan is ook onverstandig want er is een grote kans dat je daarop terug moet komen.

4.2 Activiteiten van bedrijven in de Spoorzone.

- Er bevinden zich bedrijven die 24/7 transport hebben en lawaai produceren. Sommige bedrijven zijn nog relatief nieuw. Woningbouw dicht op deze bedrijven mag de bedrijfsvoering niet ten nadele beïnvloeden. Er dient dus afstand te worden gehouden tot deze bedrijven.

4.3 Grondposities

- Door een zeer hoog percentage sociale woningbouw op te nemen in het plan moet zeer dicht worden gebouwd om het plan financieel haalbaar te maken. Later is het percentage sociale woningbouw nog hoger gesteld waardoor het nu extreem dicht en hoog moet worden bebouwd om het haalbaar te maken.
- Ontwikkelaars hebben steeds nieuwe plannen moeten maken omdat de gemeente steeds de eisen/spelregels ging wijzigen. Dit heeft de ontwikkelaars veel geld gekost en dat moet terugverdiend worden. Intussen zijn ontwikkelaars een juridische procedure tegen de gemeente aan het opstarten vanwege onbetrouwbaar bestuur en hebben ontwikkelaars aangegeven uit dit plan te stappen.
- De gemeente is naar de ontwikkelaars gegaan met een kaart waarop op hun perceel al woningen zijn ingetekend. Dit zorgt voor een hoge vraagprijs die door de gemeenschap moet worden betaald. Daarnaast hebben de huidige eigenaren nu huurinkomsten die zij gecompenseerd willen zien in de aankoopprijs.

- Door de gemeente werd gesteld dat er geen grondspeculanten zijn in het gebied terwijl bewoners uit het kadaster constateren dat er recentelijk door beleggers grond is gekocht in het gebied.
- Om speculatie te voorkomen dient er een bouwverplichting te worden opgenomen in de afspraken met de ontwikkelaars.

4.4 Financieel

- Het verhogen van het percentage sociale woningbouw van 50% naar 67% (te weten 30% sociale huurwoningen 20% middenhuur woningen, 16,7% betaalbare koop, 33,3% vrije sector huur of koop), zorgt voor een aanzienlijk mindere grondopbrengst en daarmee een enorme toename van het aantal woningen dat nodig is om de grondexploitatie rond te krijgen.
- Een dergelijk groot project in 1 keer willen realiseren kent grote financiële risico's en er zijn heel grote onzekerheden. Het is wenselijk om dit project te verkleinen of in stukjes te doen.

4.5 Behoeftte aan terrasjes

- Als onderbouwing voor extra woningen wordt onder andere aangegeven dat er dan budget komt voor extra terrasjes. Hieraan is geen behoefte, er ligt een groot terras op het zuidwesten en een theekoepel op het Vinkenplein, dit heeft jaren leeg gestaan en ondernemers zijn ook al een keer gestopt. Met de zeer korte afstand tot het centrum van Utrecht is de markt hiervoor beperkt.
- Het is niet wenselijk om verspreid door de gemeente horeca te gaan realiseren vanwege de beheersbaarheid.
- Bij de horeca die in er in het verleden in het stationsgebied was waren ook veiligheidsproblemen van jongeren bij het station/spoor.

4.6 Verlengen van de voetgangersbrug over het spoor

- Het verlengen van de loopbrug over het spoor is een sympathiek idee maar is erg kostbaar, kost parkeerplaatsen en zal beperkt gebruikt worden omdat de relatie vanuit de woonwijken voornamelijk richting het centrum zal zijn. Als je vanaf de spoorzone naar het centrum gaat dan wordt de route via de loopburg niet korter en daarnaast is het hoogteverschil veel meer dan wanneer je onder het spoor door gaat. Daarnaast is deze loopburg niet uitgerust met liften.
- Tenslotte zal dit er mogelijk voor zorgen dat mensen die hun auto niet kwijt kunnen in de Spoorzone aan de noordzijde van het spoor deze gaan parkeren aan de zuidzijde in de wijk Vogelenzang.

4.7 Openbaar toilet

- Een zelfreinigend toilet zoals is voorgesteld in de inspraak is zeer kostbaar in aanschaf en onderhoud. Ter indicatie in 2018 waren de kosten € 75.000 exclusief plaatsen plus jaarlijks onderhoud € 5.000. Op het perron is een toilet dat door iedereen tegen een kleine vergoeding 24/7 gebruikt kan worden.

4.8 Afwijking van bestaand gemeentelijk beleid

- De gemeente hanteert voor zijn eigen plan veel lagere parkeernormen en een verkeersproductie dan dat zij bij de omliggende plannen van derden heeft gehanteerd.
- De gemeente hanteert als uitgangspunt bij particuliere initiatieven aansluiting bij de omgeving in bouwhoogte en uitstraling, in dit plan wordt dit met een bouwhoogte tot 9 woonlagen losgelaten.
- Opvallend is dat de gemeente stelt dat 700-850 extra woningen geen verkeersprobleem zal veroorzaken voor de doorstroming en veiligheid maar kort daarvoor een klein bouwplan op deze locatie vanwege het verkeer heeft afgewezen.
- Omwonenden die beperkingen hebben ondervonden met hun ontwikkeling en fors hebben moeten investeren ervaren dit als onrechtvaardig en laten de juridische mogelijkheden onderzoeken om compensatie te krijgen voor de door hun geleden schade.

Bas Bonhoff

Bilthoven, 8-5-2024

Handige gratis informatie op websites

- Scherpe foto's van bovenaf van 2016 t/m 2023 zijn te vinden op: <https://www.satellietdataportaal.nl/>
- Kadastergrenzen (met een scherpe luchtfoto) zijn te vinden op: <https://kadastralekaart.com/>
- Met Google Maps kan je met de rechter muisknop afstanden meten
- Hoogtekaarten zijn te vinden op: <https://www.ahn.nl/ahn-viewer> (je kan op elk punt op de kaart klikken en dan de hoogte van een gebouw t.o.v. NAP vergelijken met de hoogte van de omgeving t.o.v. NAP om de hoogte van een gebouw te schatten)
- Historische data is te vinden op: <https://www.topotijdreis.nl/>
- Gegevens over bouwjaar, oppervlakte en WOZ waarde van panden zijn te vinden op : www.wozwaardeloket.nl/
- Ligging van gas en elektra zijn te vinden op: <https://www.stedin.net/zakelijk/open-data/liggingsdata-kabels-en-leidingen>
- Omgevingsplannen staan op: www.ruimtelijkeplannen.nl
- Gegevens vervoer gevaarlijke stoffen: <https://iplo.nl/thema/externe-veiligheid/basisnet/vervoercijfers-gevaarlijke-stoffen/spoor/>
- Regelgeving bouwen langs het spoor: <https://iplo.nl/regelgeving/regels-voor-activiteiten/beperkingengebiedactiviteit-spoorwegen/beperkingengebiedactiviteit-bij-spoorwegen/#h2ceafa7b-bfff-442a-bfdf-98c4ec69cf6c>