

Persbericht

Inwoners en raad volledig misleid: verkeersonderzoek Spoorzone is gestuurd, uitkomst stond al vooraf vast

College De Bilt zet raad en burgers buitenspel en sleutelt aan verkeersgegevens om enorme woningbouwambities door te drukken in ons dorp

Een opsomming van feitelijke tekortkomingen die geconstateerd zijn:

- Vooraf vaststaande uitkomst: het verkeersonderzoek had als doel om woningbouw mogelijk te maken, niet om de effecten eerlijk te toetsen
- Gebrek aan transparantie: cruciale informatie werd achtergehouden, ondanks meerdere Woo-verzoeken
- Sturende invloed: de gemeente paste actief verkeersgegevens aan om een positief beeld te creëren
- Ondergraven vertrouwen: het onderzoek is niet onafhankelijk uitgevoerd, wat de verkeersveiligheid van inwoners in gevaar brengt
- Raad en inwoners buitenspel: de gemeenteraad en inwoners werden en worden niet serieus genomen en buitenspel gezet

De Bilt, 7 mei 2025 – De uitkomst van het verkeersonderzoek naar de Spoorzone stond feitelijk al vast vóór het onderzoek begon. Dat stelt de Spoorzonegroep, een collectief van bezorgde bewoners en ondernemers. Zij startten Woo- procedures nadat duidelijk werd dat de het verkeersonderzoek dat de gemeente De Bilt had laten uitvoeren als conclusie had dat 500-1000 woningen in de Spoorzone geen significant problemen met zich mee zou brengen. Nu blijkt dat het doel van het verkeersonderzoek was om een exorbitant aantal nieuwe woningen mogelijk te maken – niet om de effecten eerlijk te toetsen. Bewijs daarvan is onder meer de officiële opdracht: het plan moest passend worden gerekend voor 500 tot 1.000 woningen. Zoals in Bijlage 7 Onderzoek mobiliteitsopgave Spoorzone Bilthoven staat: “Doel is verkeerskundige inpassing van het gewenst woon-werkprogramma Spoorzone Bilthoven.”

Voor de goede orde en zoals vaker aangegeven, de Spoorzonegroep heeft geen enkel bezwaar tegen woningbouw in Bilthoven in tegendeel, echter het baart ons ernstige zorgen dat het onderzoek van de effecten op de bestaande situatie zo onzorgvuldig is uitgevoerd door het college.

Onderzoek met vooraf vaststaande uitkomst

Op 4 juli 2023 stelde het college van burgemeester en wethouders een offerteaanvraag op voor een verkeersonderzoek naar de Spoorzone. Ingenieursbureau Sweco kreeg de opdracht en leverde in maart 2024 haar rapport op. De conclusie: het bouwen van 500 tot 1.000 woningen is verkeerskundig mogelijk. Pas na een Woo-verzoek kregen bewoners inzage in de opdracht: het doel was om dat gewenste aantal woningen verkeerskundig in te passen. De conclusie stond dus al vóór het onderzoek vast.

Gebrek aan transparantie

De Spoorzonegroep diende drie Woo-verzoeken in naar de opdrachtformulering, de gebruikte uitgangspunten en de facturen van Sweco. Het college leverde onvolledige stukken aan. Pas een jaar later bleek, per toeval, dat de opdracht daadwerkelijk voorschreef om een mobiliteitsvisie op te stellen die het gewenste programma mogelijk

maakt. Volgens de Wet open overheid moet beleid controleerbaar zijn – hier werd cruciale informatie achtergehouden.

Sturende invloed van de gemeente

Uit interne documenten (opgevraagd door Woo-verzoeken) blijkt dat de gemeente actief heeft gestuurd op de inhoud van het model. Zo gaf Sweco aan dat 2017 het technische basisjaar was, maar de gemeente eiste 2023 als uitgangspunt, omdat dat gunstiger uitpakt. Uit een mail van 8 juni 2023 uit RE Verkeersmodel gemeente De Bilt (geanonimiseerd) blijkt dat de gemeente stelt: “Technisch gezien is 2017 de nul situatie. Voor de rapportage is het belang 2023 te nemen.”

Ook zijn parkeernormen kunstmatig verlaagd. In het document 2024-09 - A1 Spoorzone Bilthoven Mobiliteit Rapportage staat op pagina 63: “De verkeersgeneratie van de Spoorzone is voor de woningen gebaseerd op CROW-verkeersgeneratiekengetallen, rekening houdend met een correctiefactor die geldt voor Bilthoven. Deze correctie is niet onderbouwd met cijfers of gedragsdata en is dus een beleidsmatige correctie.”

Dit wordt nog een keer bevestigd in een mail uit FW Input verkeersmodel ruimtelijk programma, daar staat op pagina 12: “Op basis van CROW gemiddeld 1,3 Op basis van Convenant Duurzaam Bouwen label goud aangepast naar 0,8.” Sweco ging uit van de landelijke CROW-norm (1,3), maar de gemeente stelde dat bij naar 0,8, zonder onderbouwing. Op pagina 6 van dezelfde bijlage staat: aantal arbeidsplaatsen 600, correctie naar 400. Hieruit blijkt dat het aantal arbeidsplaatsen op Schapenweide is verlaagd van 600 naar 400. Door dit soort aanpassingen lijkt het verkeer minder druk dan het werkelijk zal zijn. De gemeente past dus actief parameters aan om een positief plaatje te creëren.

Vertrouwen in verkeersveiligheid ondermijnd

De Spoorzonegroep vraagt al ruim een jaar om transparantie over het verkeersmodel. De meeste informatie wordt niet geleverd of komt pas veel te laat. Nu blijkt al uit de eerste documenten die we hebben gekregen dat de gemeente cijfers van Sweco heeft bijgesteld om tot een wenselijke uitkomst te komen. We verwachten dat er nog veel meer documenten zijn. We Volgens de groep is het vertrouwen daarmee weg: het onderzoek is niet onafhankelijk uitgevoerd, en de verkeersveiligheid van inwoners staat op het spel.

Raad en inwoners buitenspel

Volgens de Spoorzonegroep heeft het college de gemeenteraad – en daarmee de inwoners – buitenspel gezet. Er is gestuurd op een gewenste uitkomst zonder transparantie. De groep zal haar procedures voortzetten en bezwaar maken tegen de gebiedsvisie Spoorzone. “Hoe is het mogelijk dat een gemeente zo lichtzinnig omspringt met de verkeersveiligheid van haar inwoners?”

Vertrouwen in samenwerking geschonden

Wij hadden in het begin van het traject vertrouwen in een goede samenwerking met het college, maar gaandeweg is inmiddels overduidelijk dat dit vertrouwen geheel misplaatst was. Het college heeft niet alleen ons, maar alle inwoners van De Bilt totaal niet serieus genomen. Dit betreuren wij zeer, en met als trieste resultaat dat er feitelijk een onmogelijk, irrealistisch voorstel door het College zal worden gepresenteerd.