

Centrumplan Zeist

ir. H.J. Hoorn

Inspraak hoorzitting 13 november 2014

Mijn naam is Hendrik Jan Hoorn. Ik woon in het centrum van Zeist. Ik heb mij grondig verdiept in de verkeerseffecten van het centrumplannen die de afgelopen twee jaar de revue passeerden en de bijbehorende rapportages van ingenieursbureau Oranjewoud. Ik heb een technische achtergrond. Ik heb zelf ooit bij Oranjewoud gewerkt.

Ik heb ingesproken bij de Ronde Tafel bijeenkomsten in maart en november vorig jaar, en deelgenomen aan de dialoog met de samenleving (themagroep Bereikbaarheid).

Ik spreek niet namens anderen. Ik spreek zelfs niet in mijn eigen belang. Ik probeer alleen Zeist te behoeden voor vergissingen. En ik erger me in toenemende mate aan dit vreselijke proces, wat zich nu al jaren voortsleept, en waar geen einde aan zal komen als u (gemeenteraad) niet stevig ingrijpt.

Zoals elke keer draait het ook nu weer om het verkeer. De visietafel wil de bussen koste van kost weg uit het korte deel van de Weeshuislaan, en heeft bedacht dat al het verkeer inclusief bussen dan maar moet omrijden via de Markt en de Voorheuvel. Dit is een ramp.

B&W vinden het allemaal best; die sturen de visie blindelings door naar de raad.

Autoluw centrum = meer (sluip)verkeer

Wat hebben we vorig jaar geleerd van het belachelijke plan van VVKH om het centrum nagenoeg af te sluiten voor auto's en bussen, en de bijbehorende verkeerskundige onderzoeken?

1. Iedere beperking van autoverkeer door het centrum van Zeist leidt naar rato tot een toename van sluipverkeer door de flankerende woonwijken. (Toenamen in de orde van 100 tot 150 % bij een complete afsluiting van het centrum.)
2. Iedere beperking van autoverkeer door het centrum leidt per saldo tot meer verkeer (voertuigkilometers) in Zeist.
3. Het omgekeerde blijkt ook te gelden: Een betere doorstroming van het centrum leidt tot minder sluipverkeer door de omliggende wijken (bijv. een halvering van sluipverkeer door het Wilhelminapark bij tweerichtingsverkeer op de Slotlaan), en per saldo tot een afname van verkeer door Zeist.
4. Het is onbegonnen werk om door allerlei beperkende maatregelen in de woonwijken (afsluitingen, eenrichtingsverkeer, drempels, etc.) er voor te zorgen dat het lokale sluipverkeer zich verplaatst naar de randwegen (Krakelingweg, Woudenbergseweg, Laan van Beek en Royen, Schaerweijdelaan, De Dreef).
5. Geen enkele deelnemer aan de dialoog was voorstander van de afsluiting van het centrum voor autoverkeer, die begin vorig jaar door B&W werd voorgesteld.

De dure les die we geleerd hebben is dat we optimaal (dus niet: maximaal) gebruik moeten maken van de breedte en capaciteit van de wegen door het centrum. Het heeft mij daarom erg verbaasd dat er nog steeds links en rechts gepleit wordt voor een 'autoluw centrum', wat daar ook onder verstaan wordt. Het klinkt sympathiek, maar hebben deze mensen dan niets geleerd van de verkeersplannen en berekeningen van vorig jaar? Omdat dat toevallig een paar jaar geleden in de Structuurvisie stond? Dat kan zo zijn, maar toen kenden we de effecten nog niet. **Een autoluw centrum betekent niets anders dan: meer autoverkeer door de omliggende woonwijken en per saldo meer autoverkeer in Zeist, dus meer hinder, meer vervuiling en meer kans op ongelukken.** De politiek moet deze paradox goed tot zich laten doordringen.

Helemaal bont maakt de Adviescommissie Milieukwaliteit en Leefomgeving het (bijlage bij het raadsvoorstel). Die pleit nog steeds voor het autovrij maken van de Slotlaan. Die hebben kennelijk

vorig jaar zitten slapen. Hetzelfde geldt voor B&W; zij zouden zich in het raadsvoorstel moeten distantiëren van dit achterhaalde advies.

Voor zover het verkeer als probleem gezien wordt, moet de oplossing liggen in de combinatie van een goede doorstroming van het centrum en 'autoluw' in de zin van een beperking van het gebruik van deze routes door een strikte handhaving van de maximumsnelheid (30 km/u).

Een breed draagvlak?

Op allerlei plekken in het raadsvoorstel en de bijlagen wordt gesuggereerd dat de visie en het verkeersplan langs democratische weg tot stand gekomen zouden zijn.

In het raadsvoorstel wordt beweerd dat er vorig jaar een breed draagvlak was voor het advies van de kerngroep en dat er nu dus ook een breed draagvlak zou zijn voor de visie. Wat betreft het voorgestelde verkeersplan is dat niet waar.

Ik herhaal hoe het vorig jaar gegaan is: Ongeveer 90 % van de deelnemers aan de dialoog had een voorkeur voor een andere verkeersvariant. Vanwege deze grote voorkeur kreeg deze variant in de studie van Oranjewoud nummer 1(a). De kerngroep heeft in de themagroep Bereikbaarheid een eigen variant toegevoegd, gericht op de belangen van winkelcentrum Belcour (variant 2a). De kerngroep heeft de bovengenoemde voorkeur van ongeveer 90 % van de deelnemers niet vermeld in het verslag, en heeft de eigen variant 2a overgenomen in haar advies aan B&W, met de verraderlijke suggestie dat deze variant zou zijn voorgekomen uit de dialoog met de samenleving. Ik kan bewijzen dat het zo gegaan is, desgewenst in nog veel smeuijger details.

B&W hebben het advies van de kerngroep overgenomen in hun raadsvoorstel. De raad heeft het voorstel gesteund. Het zij zo. Maar ga nu niet beweren dat er een breed draagvlak voor dit verkeersplan zou zijn, want dat is niet waar.

Ook het dogmatische uitgangspunt dat het korte deel van de Weesluislaan autovrij moet worden, komt niet van de deelnemers aan de dialoog, maar van de kerngroep. Ook dat kan ik bewijzen.

In de informatiebijeenkomsten in september en de enquête van Beleef Zeist zijn allerlei bezwaren en kritische vragen naar voren gekomen. Deze bezwaren zijn door de visietafel een voor een weggewimpeld, gesanctioneerd door B&W. Er is geen breed draagvlak voor dit idiote plan! Overigens is de vraagstelling in de enquête methodologisch niet goed. Een aantal vragen heeft een sturend karakter, stellen de mogelijkheden te gunstig of ongunstig voor en peilen eerder de deskundigheid dan de mening van de geënquêteerden. Hetzelfde moet gezegd worden over de enquête van BiZ.

De Belcour-lobby

De politiek heeft in dit proces de regie uit handen gegeven aan de visietafel, voorheen de kerngroep. Tenminste één lid van de visietafel heeft persoonlijke belangen bij een maximale waardering van het vastgoed van Belcour. Kijk maar eens goed op www.polarreal.nl. Hij krijgt alle ruimte om de belangen van de eigenaar van Belcour te behartigen, en daarmee zijn persoonlijke belangen. De overige leden laten zich voor dit karretje spannen. Samen vormen deze vastgoedjongens de 'Belcour-lobby', bijgestaan door hun krijtgestrepte retail consultants.

In het voorwoord van de visie maakt de Belcour-lobby er doodleuk aanspraak op dat zij vertegenwoordigers zouden zijn van bewoners, winkeliers en vastgoedeigenaren uit de Zeister samenleving. 'Bewoners'? Waar halen ze het vandaan? Laat ons er buiten.

De 'kwaliteit' van de centrumvisie

De centrumvisie is geen objectieve rapportage van een zorgvuldig onderzoek met een evenwichtige vermelding van voor- en nadelen, kansen en bedreigingen. Het is een verkoopbrochure, bedoeld om ons iets aan te smeren waar we geen behoefte aan hebben, maar wat ons wel geld kost. De visie staat stijf van de misleidingen, gelikte plaatjes, achterwege laten van ongunstige effecten, enz. Er is niets visionairs aan de visie. Het is gewoon hetzelfde verhaal als waar de Belcour-lobby zichzelf een jaar geleden mee op pad gestuurd heeft, maar dan langdradiger uitgeschreven.

Groen?

In de 'visie' komt 40 keer het woord 'groen' voor (en dan heb ik 'groentewinkel' niet meegeteld), maar er staat nergens hoe dat concreet gerealiseerd wordt. Het is alleen maar voor de bühne. De bomen langs de Voorheuvel verdwijnen. Wat de Belcour-lobby betreft wordt het plantsoen langs de 1^e Hogeweg ook bebouwd. Niks groen. Dit is het enige onderdeel dat B&W in het raadsvoorstel niet hebben overgenomen. Maar B&W hadden veel verder moeten gaan. Een club die zoiets voorstelt, moet van A tot Z gewantrouwd worden.



Vind u dit een mooie boom? Kijk maar goed; straks is hij weg.

Het verkeersplan

Het plan om alle autoverkeer incl. bussen om te laten rijden via de Markt en de Voorheuvel, is een regelrechte ramp: voor de bewoners langs deze route, voor de winkeliers aan de Voorheuvel, voor het verkeer, vooral de veiligheid van fietsers, voor het groen en voor de belastingbetaler.

1. De bewoners, winkeliers en bezoekers langs deze route krijgen de hinder, het lawaai en de uitlaatgassen van dit autoverkeer te verduren. Een milieueffectrapportage ontbreekt bij het raadsvoorstel.
2. De Voorheuvel is slechts 12 m breed: te smal voor eenrichtingsverkeer. Ter vergelijking: de Slotlaan is ruim 20 meter breed, ruim voldoende voor tweerichtingsverkeer. Voor degenen die zich herinneren dat er vroeger ook autoverkeer op de Voorheuvel was: Dat was in de tijd dat er veel minder verkeer in Nederland was, maar desondanks wel ruim 3000 verkeersdoden per jaar vielen. Nu ongeveer een zesde van dat aantal. Fietsers waren toen vogelvrij.

In de huidige situatie is de totale breedte van de Voorheuvel beschikbaar voor min of meer gemengd gebruik door voetgangers, fietsers en een incidentele vrachtauto die iets komt afleveren. Dit werkt prima. Zodra je autoverkeer op de Voorheuvel introduceert, moet je ook fietspaden in twee richtingen maken (de Voorheuvel is volgens het GVVP een hoofdfietsroute) en worden voetgangers verdreven naar de stoep aan de kant van de winkels. Dit is te zien in het profiel op blz. 49 van de visie. Alle bomen aan de kant van de Klinker moeten verdwijnen in dit 'groene' plan. Hierover wordt verder met geen woord gerept in de visie.

Opmerkelijk is dat rechts onderaan de breedtes van de verschillende wegdelen worden vermeld, behalve de breedte van de voetgangersstrook langs de winkels. Waarom laat de Belcour-lobby deze informatie achterwege? Hebben ze iets te verbergen? De strook met bomen en fietsenrekken is 1,7 m breed, de netto breedte voor winkelend publiek in beide richtingen slechts 2,0 m (bij het Griekse restaurant nog veel minder door de vooruitstekende gevel). Ter vergelijking: langs de Slotlaan is dit aan weerszijden 3,6 m.

De winkels langs de Voorheuvel worden hierdoor buiten spel gezet worden. Maar misschien is dat juist wel de bedoeling van de Belcour-lobby...

De Belcour-lobby wil het verkeer inclusief bussen niet aan de andere kant van de Klinker laten rijden, waar nu het onvolprezen tunneltje is, omdat dit een doorsnijding van het winkelcentrum zou zijn. Hoe is dan verdedigbaar dat de nu voorgestelde variant geen afsnijding van de Voorheuvel zou zijn?



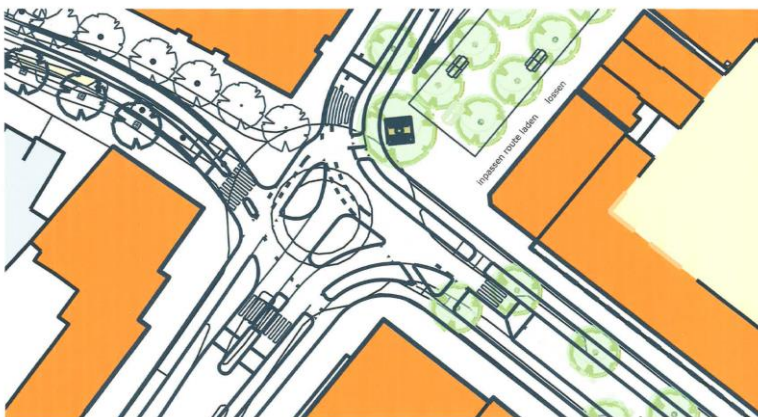
Hier loopt straks al het winkelend publiek.

3. Op drukke zaterdagen staat er nu met regelmaat een file vanaf de Weeshuislaan, via het tunneltje tot aan de rotonde bij de Montaubanstraat. Die file wordt niet veroorzaakt door het onvolprezen(!) tunneltje, maar door de aansluiting op de rotonde. Daar hebben fietsers namelijk voorrang, gelukkig maar. Files ontstaan niet naar rato van het verkeersaanbod, maar pas vanaf een bepaald verzadigingspunt; daarna nemen ze snel toe. Deze file wordt snel langer door de bussen en alle auto's hoger dan 2 m, en staat straks inclusief bussen bumper aan bumper op de route Weeshuislaan – Markt – Voorheuvel.
4. De route via de Markt en de Voorheuvel is een omweg van ongeveer 120 m ten opzichte van de huidige route via het onvolprezen tunneltje. Door dit plan ontstaat dus meer verkeer (voertuigkilometers) in Zeist, meer hinder, meer kans op ongelukken enz.
5. De bussen rijden vanaf de Voorheuvel linksaf via de 1^e Hogeweg terug naar de kruising met de Slotlaan. In totaal is dit een omweg van 540 m ten opzichte van de huidige route. De Belcour-lobby wil ons laten geloven dat deze omweg 'nauwelijks meer rijtijd oplevert' (blz. 60 van de visie). Hoe zit dat? Ik heb hierover inlichtingen ingewonnen bij de betrokkenen van de gemeente. Het blijkt dat 'nauwelijks meer rijtijd' er mee samenhangt dat de bussen nu via de 2^e Hogeweg, de Laan van Beek en Royen en de 2^e Dorpsstraat omrijden, omdat de Donkerelaan te smal is geworden voor bussen sinds daar een belachelijk brede middenberm

is gemaakt. Nu wordt overwogen om de bussen toch weer via de Donkerelaan te laten rijden; de benodigde breedte wordt gerealiseerd door de parkeerplaatsen daar te verwijderen. Door deze compensatie worden de totale omweg en de rijtijd beperkt. Maar deze compensatie staat los van het de omweg via de Voorheuveel; je kan het een doen en het ander laten, en omgekeerd. De Belcour-lobby misleidt ons door het zo te presenteren. Overigens ontbreekt bij het raadsvoorstel een advies van BRU / provincie over de aangepaste busroute. Ik kan u nu al vertellen wat hun standpunt zal zijn: omweg via de Voorheuveel: nee; kortere route via Donkerelaan: ja.



- Overigens geven B&W door dit voorstel toe dat die brede middenberm een vergissing was.
6. Uit een brief van Connexion aan de heer Sterkenburg d.d. 10 november 2014 blijkt dat de gemeente aan de busmaatschappijen heeft toegezegd dat de route via de Voorheuveel een voorrangsweg wordt, met voldoende doorstroming. In de visie wordt van deze toezegging geen melding gemaakt. Om de doorstroming op de kruising Montaubanstraat – 1^e Hogeweg – Voorheuveel – Oude Arnhemseweg te bevorderen, is bedacht om de rotonde op die plek te vervangen door een ingewikkeld kruispunt. Bovendien kunnen de bussen de draai op de huidige rotonde niet goed maken. De richting Voorheuveel – 1^e Hogeweg wordt de doorgaande route. Kijk maar eens goed op de kaart op blz. 16 en 25 van de visie. Daar is het al tot in detail uitgewerkt, ook al beweert de Belcour-lobby op blz. 16 dat zij niet optreden als stedenbouwkundige of architect.



In de huidige situatie heeft het verkeer op de rotonde, incl. fietsers, voorrang op al het verkeer van rechts, dus ook vanaf de Voorheuveel. Die rotonde zit daar niet voor niets.

Rotondes zijn een verkeersveilig alternatief voor kruispunten, vooral voor fietsers. Op de Schaerweijdelaan is juist een rotonde gemaakt, na een aantal ernstige ongelukken met fietsers. In dit plan wil de Belcour-lobby dat de verkeersveilige rotonde omwille van de bussen (die koste wat kost moeten verdwijnen van het korte deel van de Weeshuislaan) vervangen door een ingewikkeld en geforceerd kruispunt, waar hogere snelheden van het doorgaande autoverkeer gefaciliteerd worden en waar fietsers voorrang moeten verlenen aan het verkeer vanaf de Voorheuvel, inclusief de bussen. **Dit gaat zonder enige twijfel ten koste van de veiligheid van fietsers (geverifieerd bij echte verkeersdeskundigen). Alleen al om deze reden mag dit plan niet doorgaan.**

7. Het deel van de Weeshuislaan vanaf de Antonlaan naar de Markt is eigenlijk te smal voor auto's en fietsen in twee richtingen. Dat zie je aan de veel te smalle fietsstroken. De totale rijbaan is slechts 6,5 m breed. Dat gaat desondanks goed, omdat er geen auto's hoger dan 2 m door het onvolprezen tunneltje kunnen, dus geen bussen en vrachtauto's, die veel breder zijn dan gewone auto's. Met het verkeersplan van de Belcour-lobby rijden er wel bussen en vrachtauto's over de Weeshuislaan richting Monaubanstraat, en komen de fietsers in de knel, figuurlijk en misschien ook wel een keertje letterlijk.
8. Het is een illusie dat de uitgangen van parkeergarage 1^e Hogeweg en de expeditie van Albert Heijn kunnen verdwijnen. Doordat in het belachelijke plan van de Belcour-lobby de doorgaande route verplaatst wordt naar de overkant (Voorheuvel), moeten de auto's en vrachtauto's vanaf deze uitgangen de hele breedte van het plein oversteken om te kunnen aansluiten in de bovengenoemde file. Kijk maar eens goed naar de kaart op blz. 16 en 25 van de visie. Allemaal verloren m²'s in de inrichting van het plein en op zaterdagen een barrière dwars over het plein.

Overweeg niet om het verkeer inclusief bussen dan maar aan de andere kant van de Klinker te laten rijden, waar nu het onvolprezen tunneltje is. Dan krijgen we nagenoeg dezelfde problemen en gevaren.

Kosten realisatie

Realisatie van het raadsvoorstel kost 5,7 miljoen van ons belastinggeld. Voor zover die begroting klopt. Waar komt dat bedrag vandaan? Welke rekenkamer heeft het gecontroleerd? Er staat: *'De Visietafel treedt nadrukkelijk niet op als stedenbouwkundige of architect.'* Maar op welk ontwerp is die begroting dan gebaseerd? Antwoord: geen; het is maar een samenraapsel van kengetallen. En dat bedrag gaat natuurlijk omhoog, want zo gaat dat met dit soort begrotingen. Die zijn optimistisch, om bestuurders en politici over de streep te trekken, en als ze niet meer terug kunnen, blijkt het allemaal helaas duurder te zijn.

En B&W vinden het allemaal best; die nemen het één op één over in het raadsvoorstel. In de financiële paragraaf is het alleen nog maar de vraag uit welke potjes het bij elkaar geschraapt wordt. Het begrip 'kapitaalvernietiging' (tunneltje, rotondes) speelt hier kennelijk geen rol.

Zelfs al zou het bedrag niet omhoog gaan en hadden we het geld op de plank liggen, dan nog moet je de vragen stellen: Wat is het rendement van deze investering? Verdienen we het als samenleving terug door meer welvaart en hogere belastinginkomsten? Of willen we de winkeliers en eigenaars van Belcour met 5,7 miljoen gemeenschapsgeld subsidiëren? Antwoord wat mij betreft: nee, natuurlijk niet. De eigenaar van Belcour moet er zelf maar in investeren. Doe ik ook met mijn huis.

Wat was ook al weer de aanleiding om de bussen uit het korte deel van de Weeshuislaan te verjagen?

Weet u het nog? Volgens de Belcour-lobby was 'het grote probleem' met het winkelcentrum van Zeist dat het winkelend publiek een rondje of achtje moet kunnen maken van maximaal 500 meter, maar dat er in dat rondje twee onderbrekingen zijn waardoor het nooit iets zou worden: het plantsoen langs de 1^e Hogeweg, tussen het notenbar en de snackbar, en de ontbrekende (?) verbinding tussen de Slotlaan en Belcour via de Weeshuislaan. Om die reden zouden ook de

doodlopende uiteinden van de Slotlaan en de Voorheuvel en de geïsoleerde ligging van de Steijnlaan problematisch zijn.

Onzin! De verbinding voor voetgangers tussen de Slotlaan en Belcour is juist de breedste plek in dat dogmatische rondje: langs de KPN winkel is voor winkelend publiek een netto breedte van 5 m beschikbaar. Maar de Belcour-lobby wil de hele breedte van de korte Weeshuislaan voor winkelend publiek. Daarom moeten de bussen daar weg. Omdat de Belcour-lobby een breedte van 5 m op de Weeshuislaan niet genoeg vindt, moet de Voorheuvel het maar doen met 2 m. Het middel is erger dan de kwaal, sterker nog: het middel staat in geen verhouding tot de kwaal. En B&W gaan er blind in mee. Maar ze verlenen wel een vergunning aan een oliebolle kraam die daar de halve stoep verspert. Hoe ongeloofwaardig wil je zijn?



Wat wil de Belcour-lobby echt?

Het valt nog maar te bezien of een busvrije Weeshuislaan zoveel uitmaakt voor Belcour. Maar dat is wel de reden voor alle ellende. En als er al een verbetering is, dan komt het voordeel terecht bij de eigenaar van Belcour.

De Belcour-lobby roept vanuit de achterhoede: Het Emmaplein wordt het winkelcentrum van Zeist. Onzin. De Slotlaan is het echte winkelcentrum van Zeist en dat zal het altijd blijven. Door die innige verbinding via de Weeshuislaan probeert de Belcour-lobby zich op te trekken aan de Slotlaan, ten koste van de Voorheuvel.

Dat rondje van maximaal 500 m en het uitgangspunt van een compact winkelcentrum zijn gelegenheidsargumenten. Het is geen probleem dat de Slotlaan, de Voorheuvel en de Steijnlaan lange, rechte straten zijn. Dat zijn de Kalverstraat en de P.C. Hooft ook. Of moeten die winkelstraten ook uitsterven met een flexibel bestemmingsplan?

En dan die goedkope retoriek van de Belcour-lobby: *'Het is aan de Zeister politici om gedurfde keuzes te maken'*. Zowaar een juiste constatering in deze visie: Je moet inderdaad lef hebben om je zo te laten misleiden, ons op te zadelen met deze ellende en 5,7 miljoen gemeenschapsgeld in zo'n bodemloze put te gooien.

De 'kwaliteit' van Belcour

Wat is nu echt het probleem met Belcour? De realiteit is dat we in het hart van ons dorp met een stukje goedkope projectontwikkelaarsarchitectuur zitten en dat we daar mee zullen moeten leven. Alles aan Belcour is goedkoop: goedkope materialen, goedkope detaillering, zelfs de quasi Franse naam is goedkoop: Belcour, oh là là... Alleen is het verkeerd geschreven. In het Frans is het: Bellecour. Die domme taalfout is kenmerkend voor de goedkope allooi van dat hele winkelcentrum.



Goedkope materialen, goedkope detaillering.

Denkt u nu echt dat daar iets aan verandert, met een paar gelikte plaatjes in die zogenaamde 'visie', en straks wat cosmetische bloembakken op het Emmaplein en een bus die rechtsom rijdt in plaats van linksom? Aan die goedkope sfeer verandert helemaal niks! Alleen van het Voorheuveplein valt met een opknopbeurt nog iets moois te maken.

De goedkope uitstraling van Belcour verandert pas als je het sloopt. En dat is op langere termijn helemaal geen raar idee. Dit soort architectuur is niet bedoeld om het eeuwige leven te hebben. Het is een product van projectontwikkelaars die snel geld willen verdienen en wegwezen. Straks moet een grote renovatie plaatsvinden en dan blijkt dat het dan economischer is om alles te slopen. Kom over 100 jaar terug. Dan zal je zien dat de Slotlaan nog steeds het winkelcentrum van Zeist is, en de Voorheuve de sfeervolle winkelstraat die het nu al 150 jaar is. De Belcour is dan allang tegen de vlakke.

Met deze visie wordt gewed op het verkeerde paard. Heroverweeg het uitgangspunt van een 'compact winkelcentrum'. Investeer juist in de historische winkelstraten. Laat Belcour aan haar lot over.

De nieuwe Slotlaan?

Op www.denieuweslotlaan.nl staat een gelikt filmpje van de winkeliersvereniging van de Slotlaan, waarin de Slotlaan wordt omgetoverd tot de hoofdstraat van Disneyland, en blaadjes plotseling aan kale bomen schieten als zij hun zin krijgen. Trap er niet in. Dit eclectisch ratjetoe van bij elkaar gejjatte stijlen is alleen aantrekkelijk op de plaatjes. Het is nep, steriel en goedkoop. Het begeleidende eentonige liftmuziekje is kenmerkend voor wat u te wachten staat. Een lege Slotlaan is misschien prettig op een paar zonnige zaterdagen. In werkelijkheid kan het ook in Disneyland regenen. Lang niet alle Slotlaanwinkeliers zijn voorstander van een autovrije straat. Zij weten dat het de andere zes dagen van de week een treurige, lege bedoening is. Echte sfeer ontstaat waar mensen ruimte hebben voor hun ideeën, elkaar helpen en hinderen, waar gelachen en gekibbeld wordt, met een vleugje criminaliteit, waar levendigheid is, handel en verkeer.

Lees het artikel 'Het grote gevaar van de autovrije stadsstraat' van stedenbouwkundig ontwerper Tim de Bruijn (staat op het internet). Nodig hem uit om zijn visie op de Slotlaan te geven.

Kosten voorbereiding tot nu toe

In mijn inspraak in november 2013 heb ik er op aangedrongen dat de vraag beantwoord zou worden wat de plannenmakerij tot nu toe gekost heeft. Die vraag is niet gesteld, en dus ook niet beantwoord. Dus ben ik er zelf maar achter aan gegaan. Ik heb daartoe op begin januari een Wob verzoek ingediend. Daarop heeft de gemeente niet gereageerd binnen de wettelijke termijn van vier weken. De Nederlandse wet geldt kennelijk niet voor de gemeente Zeist. Vervolgens heb ik een formulier voor een dwangsom ingediend. Daarna kreeg ik een e-mail met de gevraagde informatie in de vorm van een Excel bestand met boekingen, en heb ik een toelichtend gesprek gehad met betrokkenen van de gemeente.

Ik kom tot de volgende conclusies, min of meer bevestigd door de betrokkenen:

- Het Excel overzicht is op mijn verzoek samengesteld. Een totaalregel ontbrak (zelf toegevoegd.) Deze informatie was dus niet beschikbaar voordat ik mijn vraag stelde. Vermoedelijk is dus niemand (wethouder, raadsleden, projectleider, overige ambtenaren, inwoners) zich er van bewust van de opgelopen kosten.
- De eerste boekingen zijn van 2007. Ik heb begrepen dat dit project al veel langer loopt. Waar zijn die boekingen gebleven?
- Dit overzicht is alleen maar een administratie van betalingen. Het is onoverzichtelijk door allerlei interne boekingen, tegenboekingen, correcties en onduidelijke omschrijvingen. Er vindt geen budgetbewaking plaats.
- De interne kosten zijn niet meegenomen in dit overzicht. Dit zullen vooral de salarissen van de projectleider en overige interne betrokkenen zijn. Ook rentekosten zijn niet meegeteld.
- De boeking van de bijdrage van € 50.000 die MAB / Van Wijnen volgens artikel 6.1 van de intentieovereenkomst uit 2006 zou betalen, is zoek! Ik heb hierover vragen over gesteld aan de gemeentelijke projectleider. Hij is hier niet meer op teruggekomen.
- In een aantal raadsvoorstellen is gezegd dat de planvoorbereidingskosten uiteindelijk geactiveerd worden in de grondexploitatie, zoals het gebruikelijk is dat bij dit soort projecten de voorbereidingskosten uiteindelijk worden mee-geactiveerd met het gerealiseerde projectresultaat. De huidige stand van dit project is echter dat er na acht (!) jaar van voorbereiding nog steeds geen uitvoerbaar plan is. In het raadsvoorstel van 21 oktober 2013 wordt onder het kopje 'Financiële toelichting' alleen nog maar wat gebabbeld over 'quickest wins' ter waarde van € 35.000. De voorbereidingskosten zijn daardoor buitenproportioneel geworden. Dit betekent maar één ding: de bestede voorbereidingskosten moet worden afgeboekt.

Wie geïnteresseerd is in de hoogte van de bestede kosten, informeer ik daar graag over.

Conclusies

1. Weg met dit plan.
2. Stuur de Belcour-lobby voorgoed naar huis. Neem de regie weer in handen.
3. Heroverweeg de uitgangspunten van het centrumplan, m.n. compact winkelcentrum.
4. Wat betreft het verkeer zijn er slechts twee realistische mogelijkheden: Alles laten zoals het is, of alsnog variant 1a laten uitwerken, die de ruime voorkeur had van de deelnemers aan de dialoog. Ook deze variant kost weinig. Er zijn genoeg Slotlaanwinkeliers die liever nog vandaag dan morgen tweerichtingsverkeer willen, en het leidt per saldo tot minder verkeer in Zeist.
5. Voer nou toch eindelijk eens een politiek debat over dit hopeloze proces dat zich al jaren voortsleept, wat alleen maar tot maatschappelijke verdeeldheid leidt en waarin u elke keer weer een totaal ander plan gepresenteerd krijgt. Er zit geen enkele convergentie in. Wat is hier aan de hand? En wat heeft die zinloze plannenmakerij tot nu toe al gekost?

Overigens ben ik (en velen met mij) van mening dat de middenberm op de Donkerelaan versmald moet worden, zodat er meer ruimte voor fietsers komt en zodat de bussen ook daar rechtdoor kunnen rijden.