

Centrumplan Zeist

ir. H.J. Hoorn

Inspraak hoorzitting 15 januari 2015

Inleiding

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.

Dit is de vierde keer dat ik spreek, en ik heb in 2013 deelgenomen aan de dialoog met de samenleving (themagroep Bereikbaarheid).

Ik spreek niet namens anderen. Ik spreek niet namens de initiatiefgroep Centrumvisie Zeist NEE, ook al heb ik me daar bij aangesloten in onze gezamenlijke strijd tegen verkeersvariant 2a. 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 wakker wordt en stevig ingrijpt.

Lees deze schriftelijke bijdrage zorgvuldig; er staat veel meer in dan ik tijdens de hoorzitting in drie minuten kwijt kan. Ik ben altijd bereid om mijn pleidooi in uw fractie of in een commissievergadering nader toe te lichten.

Proces

Ik neem aan dat niemand na alle protesten en 1000 handtekeningen nog serieus overweegt om variant 2a van de visietafel te steunen, met name het onderdeel dat autoverkeer inclusief bussen via de Markt en de Voorheuvel zou moeten rijden. Wie nog twijfelt, leze mijn vorige inspraak. B&W hebben nu op eigen houtje een alternatieve verkeersvariant bedacht en vragen de raad te kiezen tussen één van beide varianten. De kern van mijn inspraak is nu: Doe dit niet; de alternatieve variant is net zo belachelijk als variant 2a.

Eerst een vraag aan de raadsleden: Bent u verbaasd over de massale weerstand in de samenleving tegen de verkeersvariant 2a van de visietafel? Er is immers in 2013 een dialoog met de samenleving gevoerd. Democratischer kan bijna niet. Variant 2a is daaruit naar voren gekomen, en zou dan toch mogen rekenen op een breed draagvlak?

Ik ben niet verbaasd. In de ronde tafel op 26 november 2013 heeft een aantal sprekers u al gewaarschuwd: *Doe dit niet. Ik citeer uit mijn inspraak van toen: verkeersvariant 2a komt niet van de deelnemers aan de dialoog, maar van de kerngroep, ofwel de Belcour-lobby; het uitgangspunt dat het korte deel van de Weeshuislaan autovrij moet worden, komt niet van de deelnemers aan de dialoog, maar van de Belcour-lobby, sla de verslagen van de themagroepen er maar op na; de Voorheuvel is te smal voor autoverkeer, zelfs voor eenrichtingsverkeer; aan één kant moeten de bomen gerooid worden; er blijft maar een smal strookje voor voetgangers over; zijn de winkels aan de Voorheuvel bij voorbaat afgeschreven door de Belcour-lobby?* Ik heb het toen allemaal gezegd, voor zover ik het kwijt kon in drie minuten.

Een aantal van u heb ik toen ook nog individueel gemaïld: *'Ik verwacht dat dit plan zal sneuvelen in de verdere uitwerking. De nadelen en kosten zullen niet opwegen tegen het dogmatische streven om het korte deel van de Weeshuislaan autovrij te maken. Daar kunnen we dan maar beter zo snel mogelijk achter komen.'*

Raadsleden, u heeft het allemaal niet willen weten, u heeft zitten slapen, u heeft in december 2013 het raadsvoorstel van mevrouw Verbeek vastgesteld. Alleen de SP heeft niet zitten slapen. Nu zijn we een jaar verder, en komt u er alsnog achter dat die variant 2a een vergissing is. Weer een jaar van maatschappelijke verdeeldheid en verkwisting van belastinggeld. Dank u wel.

Waarom breng ik dit in herinnering? Ik zeg dit niet om mezelf op de borst te slaan en het is niet mijn uiteindelijke doel om u deze verwijten te maken; ik probeer u alleen op een scherpe toon opnieuw te waarschuwen, om u van dienst te zijn. Als u nu deze alternatieve variant steunt, zitten we over een jaar weer zo bij elkaar. Dan zal ik dit moment in herinnering brengen. DOE HET NIET! Veeg beide varianten van tafel. En stuur alstublieft die visietafel naar huis. Zolang u dat niet doet, blijft dit proces zich voortslepen.

In het persbericht over de alternatieve verkeersvariant zegt Marcel Fluitman dat B&W goed geluisterd hebben naar de geluiden in de samenleving. Volkomen ongepast. Wat hij had moeten zeggen is: *'Het is eindelijk tot ons doorgedrongen dat we tot nu toe Oost-Indisch doof geweest zijn'*. Dat was sportief en realistisch geweest.

Ik weet niet of zijn 'goed luisteren' ook slaat op de alternatieve variant, maar die is nog nooit ter sprake geweest. In het gewijzigde raadsvoorstel wordt nergens gezegd waar deze alternatieve variant vandaan komt. Hij komt in ieder geval niet uit de dialoog. Integendeel: in de themagroep Bereikbaarheid werd voorzien dat het onvolprezen tunneltje bij de Klinker in alle varianten gehandhaafd kon worden. Sla het verslag er maar op na.

Deze alternatieve variant is kennelijk eenzijdig in de krochten van het gemeentehuis bedacht.

De Belcour-lobby, voorheen de kerngroep, noemt zich pretentius de 'visietafel'. Dat woord suggereert dat zij een goed inzicht hebben in deze problematiek. In werkelijkheid zijn zij stekeblind geweest, ze hebben geen oog gehad voor de samenleving, ze hebben zich verkeken op wat de bewoners willen en ze hebben de massale weerstand niet voorzien, om in visuele termen te blijven. Ik stel voor dat deze visiemannen ieder een blindenstok krijgen als 'beloning' voor hun bijdrage aan dit proces. Ze zien ons niet staan, maar dan kunnen ze tenminste voelen dat wij er zijn.

In een reactie op de alternatieve variant brengt de voorzitter van de visietafel in herinnering dat de raad zelf verkeersvariant 2a als kader aan hen heeft meegegeven. Vermoorde onschuld. Kennelijk is hij even vergeten dat zij zelf in 2013 zelf deze variant er doorheen gesjoemeld hebben. En iemand die echt visie heeft, laat zich überhaupt niet inkaderen; die laat zich alleen leiden door zijn visie: graag of niet.

Raadsleden, nogmaals: de Belcour-lobby heeft u misleid, misschien met goede bedoelingen, maar het resultaat is hetzelfde. Zij hebben de dialoog misbruikt. Ze denken alleen maar aan de belangen van Belcour. Hoe blind wil je zijn om niet te doorzien wat hier gebeurt? De centrumvisie staat stijf van de misleiding. Lees mijn inspraak van november, daarin komt dat duidelijk naar voren. Het uitgangspunt dat er een compact winkelcentrum moet komen, 'toevallig' rond de Belcour, is een gelegenheidsargument van de Belcour-lobby. Dat moet ter discussie gesteld worden. Een winkelrondje van maximaal 500 meter is onzin. De Kalverstraat en de P.C. Hooft zijn dat ook niet. En natuurlijk weten zij wel een paar vastgoedjongens op te trommelen die in koor komen jeremiëren dat het 'vijf voor twaalf' is, of zo iets.

En naarmate u hen hun gang laat gaan, worden ze steeds brutaler. Ze proberen ongegeneerd de concurrentie aan de Voorheuvel en de Steijnlaan buiten spel te zetten. Het is onvoorstelbaar dat ze in hun centrumvisie doodleuk een kaartje zetten waarin die winkels een lichter kleurtje hebben, bedoeld als uitsterfgebied. Alleen al de publicatie van dit stuk is schadelijk voor de waarde van deze winkels. Dit had nooit uit naam van de gemeente gepubliceerd mogen worden.

B&W stellen nu voor de visietafel om te vormen tot een 'adviesgroep centrum'. Merkwaardig. Zouden ze dat privé ook doen? Zelf heb ik niet de gewoonte om iemand die overduidelijk probeert mij iets aan te smeren aan te stellen als adviseur.

Waarom moet het winkelcentrum compact zijn? Wat is er mis met de Steijnlaan en de uiteinden van de Voorheuvel en de Slotlaan als winkelstraten? De Steijnlaan is juist een sfeervolle winkelstraat met allerlei interessante specialiteitenwinkels die niets te zoeken hebben tussen de modewinkels op de Slotlaan, bijvoorbeeld een seksshop, een evangelische boekhandel en nog een andere winkel met fopartikelen.

Waarom moet er überhaupt een winkelcentrum zijn? Het kan een commerciële overweging van winkeliers zijn om bij elkaar te klitten. Vervolgens moeten vraag en aanbod en huurprijzen hun werk doen. Daarvoor hebben we een markteconomie. Winkeliers en vastgoedeigenaren zijn ondernemers. Die mogen miljonair worden of failliet gaan. Daar moet de overheid zich helemaal niet mee bemoeien. Leegstand en faillissementen zijn niet leuk voor betrokkenen, maar functioneel en zelfs onmisbaar om de (huur)prijzen van winkelruimten en de prijzen van producten scherp te houden: goed voor de economie.

De mate waarin B&W zich door de raadsvoorstellen in de afgelopen jaren in allerlei bochten wringen om een select groepje van deze ondernemers (eerst een stelletje projectontwikkelaars, nu de eigenaren van Belcour) van dienst te zijn, ten koste van de rest van de samenleving, is buiten alle proporties. Wat jaren geleden begonnen is als een project om Belcour op te peppen, is geworden tot een project om Belcour te subsidiëren ten koste van alles en iedereen. OMDAT U DE REGIE UIT HANDEN GEGEVEN HEEFT.

En dan nog de kosten van dit proces dat zich al jaren voortsleept. Raadsleden, weet u nu al hoeveel dit proces in de afgelopen jaren aan belastinggeld gekost heeft? Ik weet het inmiddels. Weet u dat er € 50.000 zoek is? Lees mijn vorige inspraak. U heeft er niet één vraag over gesteld aan de wethouder. Ik heb de indruk dat dit u niets interesseert.

Verkeer

De breed aangenomen motie van VVD en PvdA van 17 december 2013 voor een autoluwe inrichting van de Slotlaan vormt een grote handicap in dit proces. Auto 'te gast': het lijkt zo sympathiek. Maar het legitimeert dat Jan en alleman verkeersvarianten verzinnen waarbij delen van het centrum worden afgesloten voor autoverkeer, wat onmiddellijk leidt tot nog grotere problemen elders. Kennelijk niets geleerd van de mislukking van het belachelijke plan van VVKH. Deze plannen zijn stuk voor stuk gedoemd om te sneuvelen.

Ik moet zeggen dat dat ook geldt voor de enquêtes van mijn vriend (de heer) Anne Meijer met zijn solistische BiZ. De vraagstelling heeft een sturend karakter (dit is een doodzonde in enquêtes) en is feitelijk onjuist: *'... ik vind openstelling van het busstation en de Middellaan voor auto's en vrachtauto's onnodig, het zorgt voor meer verkeer, meer lawaai, meer vervuiling en past niet bij een gezond, groen en duurzaam Zeist'* moet zijn: *'... zorgt voor MINDER verkeer, MINDER lawaai, MINDER vervuiling en past WEL bij ...'* Bovendien heeft Anne de nummering van de varianten door elkaar gegooid. De sturende vraagstelling en een groot deel van de beantwoording van de enquêtes staan stijf van protectionistisch NIMBY gedrag, kortzichtig en egoïstisch: *'weg met dat verkeer uit MIJN straat'*. De som van al deze NIMBY's zou een complete verstopping van het centrum vormen.

Openstelling van het busstation voor autoverkeer is een goed idee, het leidt tot kortere routes, dus tot een afname van verkeer in Zeist. Om vervolgens te bedenken dat er een eenrichtingscircuit rond

Belleville moet komen (via het busstation, stukje Antonlaan, Korte Steinlaan) is typisch zo'n NIMBY-compromis. Het leidt alleen maar tot ómwegen, dus tot meer verkeer. En het kost tonnen aan belastinggeld om het zo te maken. Een tweerichtingscircuit daarentegen is slechts een kwestie van een paar borden weghalen bij het busstation. Je zou het morgen als proef kunnen instellen (en dan zo laten).

Ik heb er op gewezen in mijn inspraak in november: Een autoluw centrum betekent niets anders dan meer autoverkeer door de omliggende woonwijken en per saldo meer autoverkeer in Zeist. Daarna kregen we de alternatieve variant van B&W waarin het onvolprezen tunneltje bij de Klinker verdwijnt, met de bijbehorende berekeningen van Oranjewoud. En ja hoor: de verkeersintensiteit op de Oude Arnhemseweg en de Van Reenenweg neemt toe met ongeveer 30 %, en op de Prins Hendriklaan met 100 – 150 %, meer dan een verdubbeling dus. Zonder enige twijfel zal dezelfde toename optreden op de overige sluiproutes door het Wilhelminapark. De verkeerskundige analyse van de gemeente spreekt over 'mogelijk kans op beperkt sluihverkeer door Wilhelminapark'. Hoe durven ze het zo te bagatelliseren?

Ik denk niet dat veel van de respondenten van de BiZ enquête zich realiseren dat het slopen van het onvolprezen tunneltje bij de Klinker dit effect heeft.

Wie ik daar op wijs, antwoordt steevast dat dat opgelost kan worden met maatregelen om sluihverkeer tegen te gaan en dat het verkeer dan gewoon de randwegen zal kiezen. Typisch geval van wensdenken. Kennelijk vergeten dat wethouder Verbeek in het gewijzigde raadsvoorstel van 4 april 2013 voor de vaststelling van het belachelijke plan van VVKH heeft toegezegd dat ze onderzoek zou doen naar maatregelen om sluihverkeer in de omliggende woonwijken te beperken. We hebben er nooit meer iets van gezien. Weet u waarom? Omdat Verbeek daarna een draai maakte van 180 graden en met die variant 2a van de Belcour-lobby kwam, en omdat dit soort maatregelen onbegonnen werk zijn. Iedere maatregel veroorzaakt nieuwe problemen op een andere plek, zoals bij een waterbed, zodat daar dan weer maatregelen nodig zijn, enz. Uiteindelijk wordt de hele wijk dichtgemetseld, maar dan kunnen de bewoners en bezoekers er ook niet meer in.

In de alternatieve variant van B&W rijden bussen in twee richtingen over de Slotlaan en rijden auto's in noordwestelijke richting via het busstation. Dat leek me in eerste instantie een hele verbetering, in de geest van variant 1a die de voorkeur had van de deelnemers aan de dialoog. Het ontlast de Antonlaan en de kruising daarvan met de Steijnlaan. Als de bussen daar verdwijnen biedt dit de mogelijkheid om daar een rotonde te maken, wat statistisch veel veiliger is dan een kruispunt met stoplichten. Het kan mensenlevens schelen; het had misschien een mensenleven gescheeld als het eerder gebeurd was. Totdat ik zag hoe de Slotlaan wordt ingericht om dit mogelijk te maken...

Zie het overzicht met wegprofielen op blad 3 van bijlage 4 bij het raadsvoorstel. In plaats van de strook met parkeerplaatsen op te offeren (de stomste benutting van een weg, vooral als vlakbij drie parkeergarages zijn), worden de beide fietspaden opgeofferd, komt er rechts een strook met parkeerplaatsen en komen er rijstroken in twee richtingen voor gezamenlijk gebruik door fietsers en bussen / auto's. In de toelichting wordt verwezen naar het 'shared space' principe. Shared space is een omstreden filosofie, waarbij het de bedoeling is dat weggebruikers een gevoel van onveiligheid hebben, waardoor ze beter opletten. Eigenlijk is in dit geval eerder sprake van een 'fietsstraat', omdat de voetgangers gebruik blijven maken van de stoep. Ook fietsstraten zijn omstreden. Hierbij is het de bedoeling dat fietsers als 'levend schild' het autoverkeer afremmen, zoals te zien is in de Slotlaan-wegprofielen. Ziet u het voor u? Een bus die over een lengte van 800 meter een fietser opjaagt, met daarachter een rijtje auto's die niet begrijpen wat er aan de hand is. Die fietser kan ook een klein kind of een bejaarde zijn, met een fietssnelheid van zo'n 10 km / u.

Dit principe is in de jaren 90 toegepast in de Burgemeester Reigerstraat in Utrecht. Het werd een mislukking en is na protesten weer teruggedraaid. Voorstanders van dit principe wijten deze mislukking er achteraf aan dat de Burgemeester Reigerstraat een winkelstraat is met bussen en

ander autoverkeer. Net als de Slotlaan dus. Tegenstanders vinden het hoe dan ook geen goed idee om fietsers als 'remvee' te gebruiken.

Zie:

- <http://www.trouw.nl/tr/nl/5009/Archief/archief/article/detail/2720936/1999/01/16/De-eerste-fietsstraat-roemloos-tenonder.dhtml>
- <http://www.ad.nl/ad/nl/1039/Utrecht/article/detail/3512510/2013/09/19/Auto-s-straks-te-gast-in-Utrechtse-fietsstraat.dhtml>
- <http://flevoland.fietsersbond.nl/sites/default/files/fietsstraat.pdf>

Niet alleen worden auto's straks afgeremd door fietsers, het omgekeerde gaat ook gebeuren. Aan het eind van de Slotlaan kunnen fietsers in de huidige situatie ongehinderd de rij auto's passeren die staan te wachten voor de stoplichten bij de Korte Steijnlaan (die rij wordt langer, zie het volgende punt). Als dit plan doorgaat, kan dat niet meer. Dan sta je als fietser te genieten van de uitlaatgassen van de auto voor je. Verzin zelf maar wat er dan gebeurt.

Voor het geval dat deze belachelijke variant onverhoopt gerealiseerd wordt, kondig ik vast aan dat ik dan op de stoep ga fietsen. Dan ga ik daar lekker shared spacen. Ik wil geen enkel risico lopen om tussen twee bussen geplet te worden.

Paradoxaal neemt in deze zogenaamde 'autoluwe' variant het autoverkeer op de Slotlaan juist toe, en niet zo'n klein beetje ook: tussen de Jagerlaan en de Steijnlaan is de gemiddelde toename 160 %. Wat een mop! Volgens de verkeerskundige analyse wordt ten opzichte van de huidige situatie de Slotlaan in beide varianten 'iets drukker'. Hoe durven ze het zo te bagatelliseren?

In plaats van het gebruik van het onvolprezen tunneltje bij de Klinker is door B&W bedacht om de Meester de Klerkstraat met het onmogelijke tunneltje met een bocht en een file voor de ingang van de parkeergarage aldaar open te stellen voor tweerichtingsverkeer. Ik kan dit nauwelijks serieus nemen. Laten we dit even als tijdelijke omleiding instellen, dan weten we het zeker. De beide tunneltjes zijn onderling onvergelijkbaar. **De route via het onvolprezen tunneltje bij de Klinker is en blijft onmisbaar om de huidige broze balans in het centrumverkeer te handhaven.** (Deze zal ik op een Delfts blauw tegeltje laten aanbrengen en aan Marcel Fluitman geven om boven zijn bed te hangen.)

Op de 1^e Hogeweg wordt de rijrichting omgedraaid; aan het eind van de Meester de Klerkstraat moet het verkeer in deze variant rechtsaf richting Montaubanstraat. Hiermee wordt aan zuidwest kant van het centrum een onevenwichtige verkeerscirculatie gecreëerd. Het autoverkeer wordt hier rondgepompt. De Slotlaan wordt de inrit van het centrum, de Montaubanstraat de uitrit, het verkeer op de Lageweg neemt met 30 % toe, van gemiddeld 700 naar 900 auto's per uur in de spits. Het kruispunt Laan van Beek en Royen – Driebergseweg is nu al een probleem. Dit wordt in deze variant een veel groter knelpunt.

Conclusies

1. Weg met beide plannen.
2. Stuur de Belcour-lobby naar huis. Neem de regie weer in handen.
3. Heroverweeg de uitgangspunten van het centrumplan, m.n. het onzinnige idee dat er een compact winkelcentrum zou moeten zijn. Respecteer de winkels buiten dit gebied.
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. Ik herhaal mijn aanbod om in uw fractie of in een commissievergadering de filosofie achter deze variant nader toe te lichten. De uiteindelijke keuze om dit - eventueel gedeeltelijk - te realiseren, is aan u.

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? U weet dat niet eens!

Overigens ben ik (en velen met mij) van mening dat de nutteloze middenberm op de donkere laan versmald moet worden, of compleet verwijderd, zodat er meer ruimte voor auto's en fietsers komt en zodat de bussen ook daar rechtdoor kunnen rijden.

Dit is rond 2004 voor anderhalf miljoen euro zo aangelegd met het idee om expres te smalle rijbanen voor auto's te maken, zodat fietsers het autoverkeer afremmen, een halfslachtige fietsstraat dus (zie hierboven). De realiteit is dat auto's en vooral bussen zich niet smaller kunnen maken en fietsers dus de dupe zijn. Binnen de kortste keren is geconcludeerd dat het niet werkt, vooral met bussen en dat die dus maar moeten omrijden (2^e Hogeweg - Laan van Beek en Royen - 2^e Dorpsstraat). Zoals iedere omweg leidt dit tot een toename van verkeer in Zeist.

Iedereen die ik hierover spreek, politici, ambtenaren en inwoners, beschouwt het als een pijnlijke vergissing. Gewoon terugdraaien. Of wilt u liever wachten tot het een keer mis gaat met een fietser? Cultuurhistorisch is het ook onbenullig: de Slotlaan is de zichtas van Slot Zeist, dan ga je dus niet in het midden van die as bomen planten.

Opmerkelijk is ook dat op bladzijde 26 van de centrumvisie de bussen toch weer over dit deel van de Slotlaan rijden. Vinden B&W de veiligheid van fietsers toch niet zo belangrijk of hebben zij zich er al bij neergelegd dat dit moet worden teruggedraaid?

Als laatste maak ik bezwaar tegen de spreektijd van slechts drie minuten tijdens de hoorzittingen. De spreektijd zou evenredig moeten zijn met de maatschappelijke onrust en de omvang van de gevolgen van het betreffende raadsvoorstel. Als zich veel insprekers aanmelden, is dat een teken dat u hen ruim de tijd moet geven. U doet juist het omgekeerde. Door de ronde tafel een hoorzitting te noemen, verkort u de spreektijd van vijf naar drie minuten. Slim trucje, maar u doet de democratie daarmee tekort. Dit maakt uw verantwoordelijkheid om de schriftelijke bijdragen goed te lezen, des te groter. Als u dit leest heeft u dat goed gedaan. Zie er op toe dat uw fractiegenoten dit ook doen. Ik hoop dat u ook mijn vorige inspraak goed gelezen heeft. Een groot deel daarvan is nog actueel.