

**VvE Belleville Slotlaan - Omwonenden Bethaniëplein – Bewoners Initiatieven Zeist  
Stichting Beter Zeist**

per adres: Griffensteijnseplein 22, 3703 BG Zeist - E: [beterzeist@gmail.com](mailto:beterzeist@gmail.com)

---

Per e-mail  
Aan de gemeenteraad van Zeist

Zeist, 11 januari 2015

**Betreft: Raadsdebat over plan De Wending 14-01-2016**

Geachte leden van de Raad,

Volgens de planning debatteert de raad op 14 januari 2016 over het ontwerp BP Steynlaan-Antonlaan (plan De Wending). Het gaat om het qua bestemming mogelijk maken van het plan De Wending op het voormalige Eneco-terrein, inclusief supermarkt, commerciële ruimten voor detailhandel, horeca en woningen.

Hierbij brengen wij als belanghebbenden in aansluiting op onze zienswijzen en inspraakreacties de volgende punten onder uw aandacht.

1. De relatie tussen het plan De Wending en de verkeerscirculatie.
2. Het ontbreken van een evenwichtige belangenafweging van de gevolgen van de voorgestelde verkeersmaatregelen.
3. Alternatieven voor de supermarkt binnen het plan De Wending.

Per punt worden conclusies getrokken en wordt een advies gegeven. Wij hopen en verwachten dat de raad de volgende adviezen ter harte zal nemen.

- Bij de beraadslaging en besluitvorming over het plan De Wending wachten op de resultaten van het toegezegde onderzoek over de met het plan verband houdende verkeerscirculatie.
- Als in het kader van het plan De Wending inderdaad een supermarkt wordt gerealiseerd, dan na de bouw ervan nagaan of er een probleem op de Antonlaan en het kruispunt ontstaat.
- Ga als gemeente samen met Seyster Veste, Era Contour en de belanghebbende burgergroeperingen in een soort GONS-werkwijze na welke alternatieven voor de supermarkt haalbaar en betaalbaar zijn.

**Ad 1 Relatie tussen plan De Wending en de verkeerscirculatie**

In het plan wordt uitgegaan van tweerichtingsverkeer op de Antonlaan. Volgens de rapporten van DTV blijft er, ondanks de door de gemeente aangenomen grote toename van autobewegingen op het kruispunt Antonlaan / Steynlaan nog ruimte over om de huidige verkeerssituatie te handhaven. Maar bij de uitvoering van de centrumvisie wordt steeds de toename van het aantal autobewegingen als gevolg van de nieuwe supermarkt als argument aangevoerd om de Antonlaan in de uitgaande richting af te sluiten. Al bij de bespreking van het raadsvoorstel Centrumvisie op 17 december 2013 nam de raad een motie aan met het verzoek de Slotlaan conform de Structuurvisie autoluw in te richten en “de oplossing van de verkeersproblematiek van de Enecolocatie en het centrum goed op elkaar af te stemmen”.

Tijdens de besluitvorming over de Centrumvisie op 3 maart 2015 werd door de aanwezige raadsleden unaniem motie 3 aangenomen. “Zij verzoekt het college:

- de verschillende varianten rondom de Antonlaan – Korte Steynlaan – Slotlaan – Busstation opnieuw door te rekenen;
- In de berekeningen concreet rekening te houden met De Wending;
- de resultaten van deze berekeningen aan te bieden aan de raad;
- de conclusies met de raad te delen.”

Onderdeel van het aangenomen raadsvoorstel is volgens punt 8: “De uitwerking van de diverse inrichtingsplannen tot stand te laten komen door een dialoog met direct betrokkenen (o.a. bewoners en ondernemers).” De omwonenden van het busstation zijn echter nooit direct geïnformeerd over de centrumvisie en het plan De Wending. Zij hebben ook geen uitnodigingen gehad voor inspraakavonden. Daarmee is punt 8 van het aangenomen raadsvoorstel niet uitgevoerd. Als reden werd later aangevoerd dat de omgeving van het busstation buiten de betreffende plangebieden viel. Was het een bewuste keuze van het college om de gevolgen van de plannen niet expliciet te maken voor alle belanghebbenden? De bewoners zouden dus nu alleen kunnen protesteren tegen een voorgenomen verkeersbesluit over het busstation, terwijl de reden daarvoor voor hen niet ter discussie stond.

Dat er - anders dan wat wethouder Jansen steeds stelt - onomstotelijk een relatie is tussen de realisering van het plan De Wending en het voor auto's openstellen van het busstation blijkt ook uit het gemeentelijk verslag van 5 oktober 2015 over Verkeersmaatregelen Centrumvisie op pagina 3: “Nut en noodzaak van het openstellen van het busstation heeft een nadrukkelijke relatie met nieuwbouwproject De Wending (voormalig Eneco-terrein).” Wethouder Jansen bleef echter tijdens de Ronde Tafel van 26 november bij zijn stellingname, dat over de openstelling van het busstation al op 3 maart 2015 tijdens de raadsvergadering over de centrumvisie was besloten. Dit is in tegenspraak met de aangenomen en door het college overgenomen motie 3. In de motie wordt bovendien niet expliciet gesproken over de openstelling en evenmin in het raadsvoorstel en het aangenomen amendement van de centrumvisie. En als de openstelling niet meer ter discussie stond, waarom staat deze verkeersafwikkeling dan niet in het ontwerp bestemmingsplan De Wending, maar wordt van de huidige situatie uitgegaan?

Inderdaad is op 25 november een medewerker van Goudappel Coffeng op de kruising geweest en heeft hij contact gehad met 2 bewoners vertegenwoordigers. Op 1 december meldde het College aan de raad dat de motie is uitgevoerd (165uit04833). In het stuk wordt wel openstelling van het busstation genoemd als oplossing voor verkeersproblemen. Onbekend is of het door wethouder Fluitman in april 2015 met VvE Belleville Slotlaan afgesproken onderzoek is uitgevoerd en of daarin antwoord wordt gegeven op de door de bewoners aangedragen uitgangspunten en suggesties. Hetzelfde geldt voor de met VvE Belleville Slotlaan en Stichting Beter Zeist afgesproken tien verkeersvarianten die de gemeente door Goudappel Coffeng zou laten onderzoeken. De bewoners hebben daarover per 6 januari nog steeds geen terugkoppeling ontvangen. Wel schreef de verkeersambtenaar W. Das van de gemeente daarover op 21 december 2015:

“De verkeersdialogen zijn zoals je [dat zijn Belleville Slotlaan, Stichting Beter Zeist en BIZ] weet nog niet helemaal afgerond. Doel van de verkeersdialogen was meervoudig; een toelichting op de amendementsvariant; aandachtspunten ophalen voor de ontwerpdialog en indien gewenst aanvullende verkeersmaatregelen. De dialoog rondom de kruising & het busstation was iets breder in de zin dat de uitgevoerde berekeningen en gehanteerde onderzoeksmethoden (Antea & DTV) door Goudappel Coffeng gevalideerd worden. Wij denken dat die geen aanleiding geven tot andere inzichten. In de vervolgfase van deze dialoog (waar Goudappel Coffeng nog geen opdracht voor heeft) zijn we bereid aanvullende verkeersmaatregelen te onderzoeken die in lijn zijn met de amendementsvariant van de centrumvisie (of enige variatie daarop) die door de raad op 3 maart 2015 is vastgesteld.”

### **Conclusies ad 1**

1 Er is onweerlegbaar een relatie tussen de verkeersgevolgen van het Plan De Wending en het nut en de noodzaak van openstelling van het busstation.

2 In het plan De wending wordt niet gerept over deze relatie en wordt nog steeds uitgegaan van de bestaande verkeerssituatie. Daarmee is er sprake van eenzijdige voorlichting en

impliciete besluitvorming in plaats van transparante voorlichting en besluitvorming. Dat geldt ook voor de uitspraken van wethouder Jansen tijdens de Ronde Tafel op 26 november 2015 dat over de openstelling al is besloten tijdens de raadsvergadering over de Centrumvisie van 3 maart 2015. Het besluit over de openstelling zou volgens hem niet te maken hebben met De Wending. Maar de openstelling van het busstation was bij de behandeling van de centrumvisie op 3 maart 2015 geen onvoorwaardelijk besluit, zoals uit de aangenomen en door het college overgenomen motie 3 blijkt. Anders zou er geen apart verkeersbesluit nodig zijn zoals nu is gepland.

3 Het college schrijft op 1 december jl. dat "de motie is uitgevoerd", terwijl de uitkomsten van het laatste (validatie)onderzoek nog niet bekend zijn. Als de conclusie op 1 december al getrokken kan worden waar was het validatieonderzoek dan voor?

4 De verkeersdeskundige schrijft op 21 december jl.: "De verkeersdialogen zijn .... nog niet helemaal afgerond." Als dat zo is hoe kan het college dan op 1 december al naar de raad schrijven dat het hierna genoemde deel van de motie is uitgevoerd: "De uitwerking van de diverse inrichtingsplannen tot stand te laten komen door een dialoog met direct betrokkenen (o.a. bewoners en ondernemers)."

**Advies:** Bij de beraadslaging en besluitvorming over het plan De Wending wachten op de resultaten van het aan ons toegezegde onderzoek over de met het plan verband houdende verkeerscirculatie. Het gaat om het niet uitgevoerde of in ieder geval nog niet gepubliceerde onderzoek over de (tien) verkeersvarianten. En idem over het (validatie)onderzoek of het kruispunt Antonlaan/Steynlaan daadwerkelijk een knelpunt is. Op de onderzoeksvragen, zoals aangereikt door Belleville en Stichting Beter Zeist, zou in de rapportage in duidelijke taal antwoord gegeven moeten worden.

## **Ad 2 Ontbreken van een evenwichtige belangenafweging van de gevolgen van de voorgestelde verkeersmaatregelen**

De Antonlaan is ooit bewust ontworpen om het centrum van Zeist gemakkelijk toegankelijk te maken voor in- en uitgaand verkeer. De overweging was de Slotlaan van autoverkeer te ontlasten en het busstation autovrij te maken en te houden. Bij de bouw van Belleville Slotlaan was dat de kopers van de appartementen bekend.

Het college wil in verband met de komst van de supermarkt in De Wending eenrichtingsverkeer instellen op een deel van de Antonlaan en daarom het busstation openstellen voor auto's en vrachtwagens. Uit berekeningen blijkt dat dan 6.500 tot 8.500 auto's per dag over het busstation gaan rijden. De zelfs wat kleinere busstations kennen een gescheiden afwikkeling van het busverkeer en autoverkeer. Het station is een tijdshalte met overstapfaciliteit, waar lijnbussen op elkaar moeten wachten. De in- en uitvoegende (gelede) bussen geven weinig ruimte voor autoverkeer. Ook de reizigersorganisatie Rover maakt zich zorgen over de veiligheid voor de reizigers en de doorstroming en punctualiteit van het busverkeer, zie **bijlage 1**. Het zou bovendien ook een precedent zijn voor busstations in Nederland en hetzelfde geldt voor het wonen binnen een (super)rotonde.

In een e-mail d.d. 5 januari 2016 van de verkeersambtenaar W. Das aan de omwonendengroep Bethaniëplein voert hij het volgende aan.

"Openstelling van het busstation zorgt (als oplossing) voor een betere bereikbaarheid van dit deel van het centrum van Zeist. Door een betere bereikbaarheid ontstaat een robuuste verkeerssituatie die ook verkeersgroei als gevolg van bijvoorbeeld De Wending kan opvangen."

Hoe hiermee een betere bereikbaarheid van het centrum ontstaat is een raadsel. Het gaat namelijk om *uitgaand* verkeer dat anders over de Antonlaan zou rijden. Dat verkeer is juist niet van belang voor de toegankelijkheid en bereikbaarheid van het kernwinkelcentrum.

Nog los van de resultaten van de onderzoeken is het onduidelijk voor welk probleem de ingrepen een oplossing zijn. Zo wordt het kruispunt zelfs niet één keer genoemd bij de meer dan 200 binnengekomen reacties van burgers op de gemeentelijke oproep van 15 april 2014 voor het melden van verkeersergernissen. Verder gaat het college uit van een voor dit deel van Zeist niet realistisch normaantal van 800 parkeerders p/d voor de nieuwe supermarkt. De naast gelegen Jumbo vergoedt per dag gemiddeld slechts 125 klanten hun parkeergeld. Het extra aantal autobewegingen zal dus in de praktijk beperkt blijven. Op basis van de gebruikte verkeerstellingen wordt in het Vitence-actualisatie van maart 2015 geen oordeel gegeven over de gewenste inrichting van het kruispunt. Hetzelfde geldt voor 1-richting verkeer over de Antonlaan. Daarbij schiet het aantal punten tekort waar het verkeer in 2013 rondom het kruispunt werd geteld. Valide conclusies kunnen dan ook niet worden getrokken. Bovendien zijn niet meegenomen de verkeersgevolgen van andere voorgenomen, verkeersremmende maatregelen in het kader van de centrumvisie. Het gaat bijvoorbeeld om een opstelstrook voor de bezoekers van De Wending, moderne verkeerslichten op het kruispunt Antonlaan-Steynlaan, het daar aanpassen van de voorrang voor bussen, het autoluw inrichten van de Slotlaan en het afsluiten van 'het tunneltje'.

Waarom wordt gekozen voor de ingrijpende variant van openstelling in plaats van de effecten van minder ingrijpende en minder kostbare varianten af te wachten? De verkeersambtenaar van de gemeente geeft in het voorjaar 2015 op basis van rapport DTV 5 toe, dat de afwikkelcapaciteit voldoende is. Maar de maatregelen worden toch voorgesteld omdat de afdeling "...niet zo van de zesjes cultuur is.". Dit wordt door W. Das op 22 september 2015 per e-mail bericht aan VvE Belleville Slotlaan.

"Wij-van-Verkeer blijven er bij dat de voorgestelde verkeerscirculatievariant het beste scoort. Het klopt dat als we de laatste tellingen gebruiken (met ook daarbij allerlei mogelijke kanttekeningen) behoud van de huidige situatie ook een 'voldoende' laat zien, maar wij gaan voor de 'beste' variant. Ik ben niet zo van de zesjes-cultuur namelijk."

Volgens de toezegging van wethouder Fluitman aan VvE Grande Belleville zou bureau Goudappel Coffeng juist moeten onderzoeken of de door de verkeersafdeling voorgestelde, zeer ingrijpende maatregelen aantoonbaar noodzakelijk zijn. Het geld kan anders beter worden besteed.

Er wordt verder niet aangegeven hoe de veiligheid van overstekende buspassagiers, fietsers en schoolgaande kinderen van de nabij gelegen basisschool wordt gegarandeerd. Ook gaan de maatregelen ten koste van het cultuurhistorische karakter van het Bethaniëplein, een beschermd dorpsgezicht. Er ontstaat daar in de groene parel van de buurt veel overlast van geluid, gassen en fijnstof. Daarvoor is geen nulmeting verricht en er werden ook geen prognoses opgesteld. De omwonenden hadden tot nu toe de garantie van een autovrij busstation. De verkeer aanzuigende werking van het openstellen van het busstation zorgt daarbij voor meer doorgaand verkeer op de Slotlaan. Dat klopt niet met de keuze in de centrumvisie voor een autoluwe winkelstraat (voor alleen bestemmingsverkeer).

## **Conclusies ad 2**

1 Bij de voorgestelde verkeersmaatregelen is in feite alleen gekeken hoe het kruispunt Steynlaan / Antonlaan kon worden ontlast in verband met de veronderstelde toename van het verkeer als gevolg van de bouw voor een nieuwe supermarkt. Ook is onvoldoende rekening gehouden met de verkeersgevolgen van andere maatregelen in het kader van het centrumplan. En bij de nieuwe supermarkt werd het aantal autobewegingen veel te hoog ingeschat. Verder ontbreken er klachten over het kruispunt.

2 Er heeft geen evenwichtige afweging van belangen plaatsgevonden t.a.v.:

- De veiligheid voor de overstekende buspassagiers en fietsers op het busstation;
- De noodzakelijke ruimte voor extra autoverkeer gezien de functie van het busstation als tijds halte met overstapfaciliteit zodat er veel bussen staan;
- Het cultuurhistorische karakter van het Bethaniëplein, een beschermd dorpsgezicht;
- De overlast voor omwonenden van de 6.500-8.500 auto's p/d op het busstation;

- De verkeer aanzuigende werking van het openstellen van het busstation voor de Slotlaan, die volgens de centrumvisie juist een autoluwe winkelstaat moet worden.

### **Advies**

Als in het kader van het plan De Wending inderdaad een supermarkt wordt gerealiseerd, dan na de bouw ervan nagaan of er een probleem op de Antonlaan en het kruispunt ontstaat. Dan kan de raad worden gevraagd of dat erg is gezien de politieke wens om doorgaand verkeer uit het centrum te weren en de andere belangen die een rol spelen in het gebied rondom Belleville.

### **Ad 3 Alternatieven voor de supermarkt binnen het plan De Wending**

Een nieuwe supermarkt kan leiden tot toename van het verkeer over het kruispunt. Verder blijkt uit onderzoek van de gemeente en van belanghebbenden dat een extra supermarkt zorgt voor een aanzienlijke daling van de inkomsten van de bestaande markten. Die zullen daardoor in hun bestaan worden bedreigd. Er is juist een ontwikkeling naar minder supermarkten. In dit verband waarschuwt de Rabobank op 2 november 2015: 'Over vijftien jaar mogelijk 1.000 supermarkten te veel in Nederland'. Wellicht zal bij een nieuwe supermarkt de naburige Jumbo weggaan met leegstand van veel, moeilijk invulbare winkelruimte tot gevolg. Dat blijkt uit onze contacten met het hoofdkantoor. Waarom bouwen voor leegstand? Die is al hoog genoeg. Daarbij heeft de gemeente als exploitant van de parkeergarage van Belleville (vooral voor klanten van Jumbo) ook zelf nog een financieel belang.

Tijdens de Ronde Tafel van 26 november werd vanuit de raad nadrukkelijk gevraagd naar mogelijke alternatieven voor de nieuwe supermarkt met detailhandel, zoals extra woningen. Dat had ook te maken met de zorg dat de extra detailhandel aldaar niet spoort met de centrumvisie. Daarin wordt het beleid ingezet van concentratie van winkels in het kerngebied. Daartoe behoort de Antonlaan niet. Het bouwen van extra winkels en detailruimten is ook gezien de toenemende leegstand in dat gebied niet aan te bevelen. Daarbij wordt verwezen naar de gaten in het kernwinkelgebied en het daar verdwijnen van winkelketens, waaronder wellicht ook V&D.

Een belangrijk punt was de door de ondernemer gegarandeerde huur voor een lange periode. Door de Seyster Veste en Era bouw is een bedrag genoemd van ± € 2 mln. waarvoor compensatie zou moeten worden verkregen. Uitgaande van een vervanging door 12 woningen en andere informatie hebben wij een schatting gemaakt van de mogelijke dekking van het bedrag. Zie **Bijlage 2**. Een dergelijke dekking lijkt realistisch, hoewel bepaalde posten nog nader moeten worden ingevuld. Uiteraard zou ook kunnen worden gedacht aan andere invullingen dan woningen.

### **Conclusies ad 3**

Er zijn diverse redenen om op het Eneco-terrein geen nieuwbouw voor een extra supermarkt met detailhandel toe te staan:

- De dan dreigende leegstand van de naburige Jumbo die bovendien moeilijk invulbaar is;
- De zorg dat de extra detailhandel niet spoort met de visie op het kernwinkelgebied;
- De verwachting dat op korte termijn een financieel haalbaar alternatief valt te ontwikkelen.

**Advies:** Ga als gemeente samen met Seyster Veste, Era Contour en de belanghebbende burgergroeperingen in een soort GONS-werkwijze na welke alternatieven voor de supermarkt haalbaar en betaalbaar zijn. Dan kunnen alle mogelijke ideeën op wenselijkheid en haalbaarheid worden getoetst.

**Ten Slotte** Samenvattend adviseren wij u het volgende:

- Bij de beraadslaging en besluitvorming over het plan De Wending wachten op de resultaten van het toegezegde onderzoek over de met het plan verband houdende verkeerscirculatie. Het gaat om het niet uitgevoerde of in ieder geval nog niet gepubliceerde onderzoek over de (tien) verkeersvarianten. En idem over het (validatie)onderzoek of het kruispunt Antonlaan/Steynlaan daadwerkelijk een knelpunt is. Op de onderzoeksvragen, zoals aangereikt door Belleville en Stichting Beter Zeist, zou in de rapportage in duidelijke taal antwoord gegeven moeten worden.
- Als in het kader van het plan De Wending inderdaad een supermarkt wordt gerealiseerd, dan na de bouw ervan nagaan of er een probleem op de Antonlaan en het kruispunt ontstaat. Dan kan de raad worden gevraagd of dat erg is gezien de politieke wens om doorgaand verkeer uit het centrum te weren en de andere belangen die een rol spelen in het gebied rondom Belleville.
- Ga als gemeente samen met Seyster Veste, Era Contour en de belanghebbende burgergroeperingen in een soort GONS-werkwijze na welke alternatieven voor de supermarkt haalbaar en betaalbaar zijn. Dan kunnen alle mogelijke ideeën op wenselijkheid en haalbaarheid worden getoetst.

Wat het laatste punt betreft verwijzen wij naar de toezegging van alle coalitiepartijen in hun verkiezingsprogramma's dat zij graag gebruik willen maken van de kennis van de inwoners en dat zij transparantie en burgerbetrokkenheid hoog in het vaandel hebben staan. In het coalitieprogramma is dit beleidsmatig verankerd. Wij verwachten van de gemeente een transparante procedure voor het bestemmingsplan en een naar gevolgen voor alle belanghebbenden volledig doordacht plan. In dit kader is van belang het zorgvuldigheidsbeginsel zoals opgenomen in de Algemene Wet Bestuursrecht, art. 3.2: "Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen."

Mocht de raad onze adviezen naast zich neer leggen, dan rest ons niets anders dan beroep aan te tekenen tegen het plan De Wending en tegen de daarmee verbonden besluiten van de gemeente over de verkeerscirculatie. Wij vertrouwen erop dat zoiets niet nodig zal zijn. Dit niet alleen uit een oogpunt van kosten en energie van alle betrokkenen, maar ook gezien de langdurige vertraging die de planontwikkeling en besluitvorming voor de Enecolocatie ongetwijfeld zal oplopen. Hetzelfde geldt voor de inwerkingtreding van besluiten over de verkeerscirculatie rondom Belleville.

Hoogachtend,

Egbert Visscher, namens Stichting Beter Zeist  
Ton van Dinten, namens VvE Belleville Slotlaan  
Ernst en Mirjam Wagemans, Daan en Tilly Spoelstra, namens veel omwonenden  
Bethaniëplein  
Anne Meijer, namens Bewoners Initiatieven Zeist

**Bijlage 1: Reizigersorganisatie Rover berichtte ons op 10 januari 2016**

"Rover maakt zich inderdaad zorgen over de veiligheid van de buspassagiers, vooral m.b.t. de oversteekbaarheid van het busstation. Verder verwachten wij problemen bij de doorstroming en punctualiteit van het openbaar vervoer.

Voor overstappende busreizigers is het vaak nodig de weg over te steken, trouwens ook voor reizigers die hun fiets hebben gestald (zij komen bij terugkeer immers meestal bij de tegenoverliggende halte aan). Oversteekplaatsen nabij de rotonde en bij de Stationslaan zijn

niet voldoende. Er is er zeker ook een nodig halverwege het busstation. Dan nog zullen gehaaste reizigers ook op andere plekken oversteken, met alle risico's van dien.

Verder is volgens ons autoverkeer tussen de bushaltes alleen te verdedigen als de wegindeling verandert. Bussen richting Korte Steynlaan kunnen vanwege de uitzwaai vrijwel alleen vertrekken als er geen brede tegenliggers zijn. Zij moeten immers ook vaak een bus passeren die voor hen staat en die nog niet hoeft te vertrekken. De vrij smalle rijstroken en haltehavens leveren nu soms al oponthoud op. Bij vertraging is er soms niet voldoende ruimte voor alle bussen tegelijk. De provincie (opdrachtgever van het OV) hecht grote waarde aan op tijd vertrekken, dat betekent: niet te laat en vooral ook niet te vroeg.

Omdat wethouder Luca mij heeft duidelijk gemaakt dat er geen aanpassingen aan het wegprofiel zijn voorzien, maken wij ons zorgen over het bovenstaande.”

Anton Markus

### **Bijlage 2: Voorlopige onderbouwing dekking kosten niet realiseren supermarkt**

Onderstaand is opgeschreven hoe de ± € 2 miljoen bijdrage van de supermarkt gedekt zou kunnen worden door andere opbrengsten en door besparingen.

<b>Benodigde opbrengst zonder supermarkt</b>	<b>± € 2.000.000</b>
Grondopbrengst 12 extra appartementen	± € 360.000 (12 x € 30.000)
Niet bouwen ondergrondse parkeergarage	± € 1.000.000 (mededeling Era Contour)
Niet investeren in super rotonde (14RV0069)	± € 197.000 (incl. aanpassing station?)
Minder exploitatieverlies garage Belleville	Te begroten: x auto's/maand x 12 jaren
Inrichten binnentuin binnenvlak supermarkt	Meeropbrengst woningen: 58 appartementen x .....euro
Niet bouwen garage, wel in rekening brengen parkeerplek*	46 x ..... (huren/kopen)
Geen kosten beroepsprocedures	20.000-30.000 (griffie en advocaten)
Geen vertraging bouw	1 jaar ± € 255.000 of meer jaren (rentekosten per dag 700 euro; brf. SV)
Geen planschade	Aantal eigenaren x schade
<b>Totale schatting</b>	<b>De ± € 2 mln. dekking lijkt aanwezig</b>

\*Eventueel: geen open parkeerplekken, maar parkeren in Jumbo-garage; minder inrichtingskosten en meer opbrengsten garage; wel verevenen met eerder punt\* 58 (46 + 12) x minder kosten en meer opbrengsten garage.