

Ambitie Lombokplein en omgeving, aantrekkelijk en bereikbaar!



Ontwikkelgroep Lombok Centraal

3 mei 2012

Inleiding en toekomstbeeld

De aanpak van het stationsgebied biedt een unieke kans om de achterhaalde verkeersoplossingen van de jaren zeventig van de vorige eeuw op het Westplein en omgeving te vervullen voor een veel aantrekkelijk alternatief. De ambitie is een hoogwaardige en duurzame verkeersoplossing voor de komende generaties, een aantrekkelijke verbinding met de binnenstad, zodat de aantrekkelijkheid en kwaliteit van het gebied sterk verbeteren.

Wij hebben deze visie opgesteld om daarmee draagvlak te creëren en bestuurders en de politiek mee te nemen in ons verhaal. Ons verhaal omdat we er in de co-productie samen met de POS op een aantal wezenlijke punten niet uit zijn gekomen.

Lombokplein en omgeving in de toekomst

In de toekomst is het autoverkeer en openbaar vervoer op een zodanige manier geïntegreerd, dat het gebied vanaf het Jaarbeursplein tot aan de Vleutenseweg / Daalsetunnel het domein is van de fietser, de voetganger en het openbaar vervoer. Het HOV en taxiverkeer zijn dan zo goed mogelijk ingepast. Alle langzaam verkeer routes zijn prettig en veilig. Er is alleen beperkt lokaal autoverkeer. De overlast van doorgaand autoverkeer - vervuiling, geluid, onveiligheid, een onrustig leefklimaat, ruimtebeslag – is tot een minimum terugbracht. Doorgaand verkeer gaat er onderdoor.

De barrières zijn zoveel mogelijk weg genomen en Lombok is weer verbonden met de binnenstad en het station. Dit deel van Lombok heeft een hersteld verruimd stadshart. De functies, gebouwen, openbare ruimte en kwaliteiten passen bij de wijk en de binnenstad. Het Lombokplein is een fijne plek om te verblijven, te wonen, te winkelen en een terrasje te pakken. De verblijfswaarde van het hele gebied is sterk vergroot. De Leidsche Rijn is hersteld, bevaarbaar en gekoppeld aan de herstelde singel. Er zijn passende voorzieningen, functies en bebouwing op de oevers: aanlegsteigers, terrassen, een draaikom, groen en bebouwing die de structuur heeft hersteld en de zon de ruimte geeft.

De Van Sijpesteijnkade is zoveel mogelijk behouden en ingepast in de nieuwe bebouwing en vormt daarmee een herkenbare verbinding met de binnenstad. De geleidelijke overgang van wijkschaal naar (groot) stedelijke schaal is logisch, herkenbaar vormgegeven. De openbare ruimte is integraal en samenhangend ontworpen. De Sijpesteijntunnel, Leidseveertunnel, Daalsetunnel, NS-noordtunnel en de route langs het NH hotel zijn voor zowel gebruikers & bewoners als voor passanten & bezoekers aangenaam en van hoge kwaliteit, vooral voor fietsers en voetgangers.

Aan de noordoever van de Leidsche Rijn ligt het prettige en levendige Lombokplein met winkels en voorzieningen die de huidige winkels en bedrijvigheid aan de Dam- en Kanaalstraat versterken. De functies passen bij de culturele identiteit van de buurt en er zijn veel cultureel-maatschappelijke activiteiten. Op het plein staat een kunstwerk en is groen. Het plein is met zijn Lomboks exotisch karakter een scharnierpunt naar de grootschalige ontwikkelingen in het stationsgebied.

Uitgangspunten en ambitie

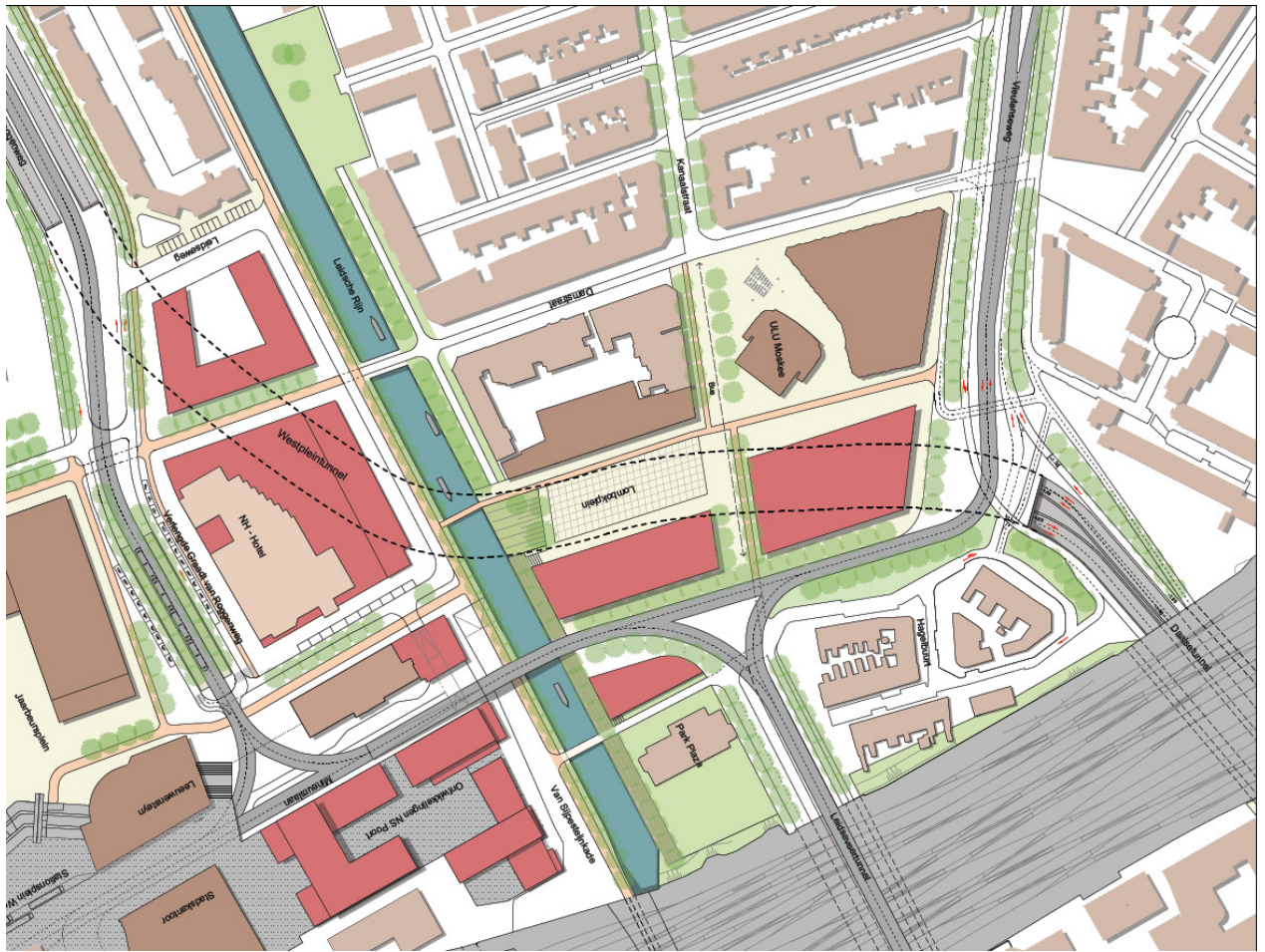
Aanleiding was een brief (15 december 2008) waarin diverse organisaties uit Utrecht West vragen om samen met organisaties uit de wijk om aansluitend op de co-productie Kop van Lombok een samenhangende visie te ontwikkelen voor het Westplein en omgeving. De diverse organisaties hebben de krachten gebundeld in de Ontwikkelgroep Lombok Centraal. Het maken van een visie heeft als doel uitgangspunten voor de gewenste ambitie vast te leggen en een basis te leggen voor verdere besluitvorming over de ontwikkeling van dit gebied.

Vertrekpunt is het masterplan voor het stationsgebied en de ambitie van een verruimd stadshart. Het masterplan gaat uit van drie belangrijke credo's die wij delen: 'herstellen, verbinden en betekenis geven'.

- Herstellen: het opheffen van de barrièrewerking en overlast veroorzaakt door de infrastructuur en het gemotoriseerde verkeer. Het gebied Lombokplein/Westplein e.o. krijgt functies, bebouwing en ruimtelijke kwaliteit die passen bij Lombok en de verruimde binnenstad.
 - Verbinden: zorgen voor logische, veilige en comfortabele langzaam verkeersverbindingen met de binnenstad en stationsgebied vanuit Lombok, Nieuw Engeland en Leidsche Rijn. Dit kan met name worden bereikt langs de bevaarbare Leidsche Rijn en de stadscorridor met daarbij passende voorzieningen, functies, openbare ruimte en bebouwing een menselijke maat. Maar ook is verbetering van de verbindingen via de Kanaalstraat en de Vleutenseweg belangrijk. Een goede oriëntatie op de binnenstad en het vernieuwde station (zichtlijn station - moskee) is daarbij ook van belang.
 - Betekenis geven: de huidige karakteristiek van de 19e-eeuwse buurt met kleinschalige bebouwing, gemengde functies, en culturele diversiteit worden versterkt en ingezet voor de nieuwe ontwikkelingen. Het creëren van een prettig en levendig Lombokplein functioneert als entree van Lombok. Het plein presenteert de veelkleurige bedrijvigheid en winkels.
- nieuwe bebouwing sluit aan bij de bestaande structuur en typologie van Lombok
 - de Leidsche Rijn wordt doorgetrokken tot en met de singel en wordt bevaarbaar
 - de binnenstad is bereikbaar voor langzaam verkeer via meerdere veilige routes
 - de binnenstad en het stationsgebied blijven goed bereikbaar vanaf de A2
 - de HOV-verbinding wordt op een logische en functionele wijze ingepast
 - bebouwing Sijpesteijkade moet passen bij herkenbare en aantrekkelijke stadscorridor
 - de bestaande bebouwing blijft goed bereikbaar en wordt goed ingepast en verbonden
 - een bereikbare locatie biedt kansen voor bewoners, winkeliers en culturele ondernemers
 - autoluw gebied als onderdeel van de binnenstad.

De bebouwing Langs de van Sijpesteijkade moet passen bij de functies van de bevaarbare Leidsche Rijn en de stadscorridor als hoofdroute voor fietsers en voetgangers. Gebouwen geven vorm aan de overgang van small in Lombok, via medium ten zuiden van de bevaarbare Leidsche Rijn naar large rondom het Jaarbeursplein. De gemeente en de Ontwikkelgroep Lombok Centraal zijn het eens over de ontwikkelvisie. De visie sluit aan bij eerdere voorstellen vanuit wijk en stad(sbestuur) - Visie A, Masterplan - en bij nieuw beleid: Poort van de stad.

Uitgangspunt van Utrecht Aantrekkelijk en bereikbaar is een autoluwe binnenstad: de binnenstad is het domein van voetganger en fiets, de auto is te gast. In de discussies naar aanleiding van het Dynamisch plan binnenstedelijk bouwen wordt de ambitie uitgesproken om ontwikkelingen dichtbij OV-knooppunten meer te richten op doelgroepen die kiezen voor fiets en OV in plaats van de automobilititeit; en om de parkeernormen in die zin bij te stellen. Deze uitgangspunten zijn ook relevant voor het Lombokplein en omgeving. Het is van belang dat er een prettig leefklimaat wordt gecreëerd voor met name voetgangers, fietsers en bezoekers.



Model tunnel zonder aansluiting Vleutenseweg.

Drie verkeersmodellen getoetst

De gezamenlijke ontwikkelvisie is een uitwerking van het masterplan. Aan de hand van de visie kunnen mogelijke inrichtingsvarianten worden gemaakt. De varianten voor de infrastructuur zijn belangrijk, want erg bepalend voor de toekomstige mogelijkheden en onmogelijkheden voor het gebied. De te kiezen variant voor de infrastructuur bepaalt nog niet de concrete inrichting van het gebied, maar beïnvloedt die wel in hoge mate. We willen de piketpaaltjes zo slaan, dat er ruimte blijft voor ambitie en uitvoering van de visie. Ontwikkelgroep Lombok Centraal is over haar eigen schaduw gestapt en heeft zich de afgelopen twee jaar samen met de POS verdiept in verschillende verkeersvarianten. In deze verkenning is ook een maaiveldvariant meegenomen, naast de tunnelvariant en een combi-model.

De verkeersmodellen zijn getoetst aan de visie. Gebleken is dat de POS / gemeente en wij de verkeersmodellen en de plus- en minpunten nogal anders wegen en beoordelen, en dan ook heel andere conclusies trekken over wat de voorkeur verdient. Wij lichten hieronder toe wat onze voorkeur heeft en waarom, voor welke toekomst wij graag gaan en staan, en waar de verschillen van inzicht zitten.

a. de tunnelvariant:

- + routes en kruisingen voor fietsers en voetgangers worden veel beter, zowel richting centrum als naar het station; de kruising Kanaalstraat - HOV is wel een aandachtspunt
- + ook het lokaal autoverkeer krijgt voldoende mogelijkheden
- + een 9 meter breed HOV-viaduct over de bevaarbare Leidsche Rijn is een aanslag op de omgeving, zichtlijnen en belevingswaarde; dat vraagt een goede ruimtelijk inpassing
- + een optimaal Lombokplein ontstaat door zo min mogelijk (doorgaand) autoverkeer en dus ook zo min mogelijk geluid, vervuiling, (snelle) verkeerbewegingen, onveiligheid en ruimtebeslag; er wordt een rustige, prettige, (binnen) stedelijke sfeer en beleving mogelijk die wel ontsloten wordt voor langzaamverkeer en OV

- + biedt mogelijkheden voor verbetering van het 'Sijpesteijnkwartier' / stationsgebied; meer kwaliteit, rust en ruimte voor voetgangers, fietsers, taxi's en kiss & ride
- + goede mogelijkheden voor (Lombokse) bebouwing
- + bebouwing boven de tunnel betekent slim omgaan met de ruimte; het kan technisch voor niet-woonfuncties
- +/- als minpunt wordt ook wel naar voren gebracht dat er minder ruimte voor het realiseren van (ondergronds) parkeren zou zijn, dat het bebouwen van een tunnel erg moeilijk is en dat een tunnel de fasering van de aanpak van het westelijke stationsgebied en omgeving ernstig zou compliceren; op de eerste twee overwegingen is veel af te dingen, en het argument van de fasering is ook een kwestie van kiezen en prioriteren: je kunt ook eerst een tunnel aanleggen en pas daarna een nieuw HOV-tracé (of deels tegelijk en op elkaar)
- luchtkwaliteit en uitstraling bij de tunnelmonden is negatief, de barrière naar de Hagelbuurt blijft
- de variant is duurder dan de maaiveldvariant, maar de maatschappelijke opbrengsten zijn het grootst.

Conclusie / samenvatting: de tunnelvariant biedt op veel punten goede oplossingen. De variant kent eigenlijk als belangrijkste knelpunt de tunnelmonden. De tunnel is in het masterplan ook een belangrijke belofte.

de tunnelplusvariant:

Voor de tunnelmond bij de Hagelbuurt zijn meerdere verbeteringen mogelijk. Deze tunnelmond komt te vroeg naar boven ten behoeve van de aansluiting op de Vleutenseweg. Het in stand houden van de autoverbinding Vleutenseweg - Westplein - Graadt van Roggenweg leidt tot overbodig autogebruik, tot een ongewenste en onnodige aanzuigende werking. Een model dat door ons is aangedragen, en dat pas onlangs in de verkenning is meegenomen, is de zogenaamde 'tunnelplusvariant'. De tunnel wordt doorgetrokken tot de Daalsetunnel en heeft geen afslag naar de Vleutenseweg. In de discussie rondom 'Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar' bleek de aansluiting met de Vleutenseweg minder van belang, deze zou kunnen vervallen. De tunnelplus-variant lost het probleem van een tunnelmond tussen Lombok en de Hagelbuurt op, biedt meer mogelijkheden voor intensief ruimtegebruik en levert daarmee mogelijk ook meer opbrengsten op.

Een goede vormgeving en technische uitwerking van de andere tunnelmond - in de Graadt van Roggenweg - kan het gebied daar meer kwaliteit geven. Een tunnel kan helpen om vervuiling af te vangen, geluid te dempen en een rustiger omgeving te creëren.

Daarmee wordt een van de twee minpunten omgezet in een sterk pluspunt en rest als enige minpunt nog de hoge(re) kosten.

b. de maaiveldvariant:

- op diverse punten belemmert de doorgaande autoverbinding, al of niet samen met de HOV verbinding, de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers, dat geldt zowel richting centrum als richting station
- de verkeerssituatie bij de Hagelbuurt wordt ook wat beter, maar met de HOV en tenminste vijf rijbanen voor diverse afslagen blijft het een te zwaar programma en een forse barrière, de Hagelbuurt blijft een 'eilandje' tussen de verkeersstromen, zeker ook als de aantakking met de Vleutenseweg moet blijven; als die aansluiting vervalt wordt het wat beter
- + herstel van een bevaarbare Leidsche Rijn
- naast 9 meter brede HOV-viaduct komt er een soortgelijk autoviaduct bij; dit betekent meer aantasting van de zichtlijnen en de belevingswaarde
- voordeuren aan de straat betekent niet meteen een prettig woonklimaat
- het doorgaande verkeer betekent meer geluidsoverlast en vervuiling; ook bij optimisme over technologische ontwikkelingen - de elektrische auto - geeft dat nog steeds veel (snelle) verkeersbewegingen. Het verkeer vormt een barrière en verkeersonveiligheid en het extra asfalt op maaiveld betekent een groter ruimtebeslag, wat het realiseren van een rustig en prettig (binnen) stedelijk klimaat moeilijker maakt
- +/- ruimtelijk is de stadsstraat met voordeuren aan de weg te verdedigen, maar wat is de leefbaarheid in een nieuwe 'stadsstraat' met 14.000 auto's of meer per dag (exclusief OV); dat is veel teveel; wij stellen ons bij een verruimd stadshart maximaal 5000-6000 auto's voor; maar er worden ook aantallen van 19.000 auto's genoemd (Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar); referenties als de Venuslaan (14.000x) en de Amsterdamsestraatweg (12.000x) gaan niet op en zijn bovendien niet echt aantrekkelijk
- het betekent nog steeds veel autoverkeer en ook minimaal een aantal verkeerslichten ongeacht de raming van het aantal auto's, door autoverkeer het 'Sijpesteijnkwartier' /

- stationsgebied binnen te halen, worden de kwaliteit en verkeerssituatie in dat gebied eerder slechter dan beter, er worden in dit deelgebied meer problemen gecreëerd dan opgelost
- de maaiveldvariant neemt een forse maar onzekere hypotheek op de toekomst, namelijk: dat er besluiten over diverse 'verkeersknips' - op basis van vooral luchtkwaliteit - volgen die: a. nu nog niet eens zijn genomen; b. waarvan het onzeker is of die ook daadwerkelijk zullen worden uitgevoerd, en c. het nog maar de vraag is of die ook effectief zullen zijn; en nog belangrijker: zelfs de meest bij optimistische prognoses voldoet de maaiveldvariant niet
- +/- als pluspunt wordt ook wel naar voren gebracht dat er meer ruimte voor het realiseren van (ondergronds) parkeren zou zijn – mede omdat bebouwen van een tunnel moeilijk is - en dat een tunnel de fasering van de aanpak van het westelijke stationsgebied en omgeving ernstig zou compliceren; maar ook hier: op de eerste twee overwegingen is veel af te dingen, en het argument van de fasering is ook een kwestie van kiezen en prioriteren: je kunt ook eerst een tunnel aanleggen en daarna een nieuw HOV-tracé (of deels tegelijk en op elkaar)
- + de maaiveldvariant is goedkoper dan de tunnelvariant, maar heeft ook de minste maatschappelijke baten.

Conclusie / samenvatting: de maaiveldvariant verlicht de problemen wel iets, maar lost de meeste problemen niet goed op. Deze variant verschuift ook problemen, creëert zelfs (onnodig) nieuwe problemen en gaat uit van (te)veel twijfelachtige vooronderstellingen en randvoorwaarden over het autoverkeer. Maar zelfs bij de meest optimistische prognoses voldoet de maaiveldvariant niet.

c. de combivariant:

Deze variant combineert de tunnel voor doorgaand autoverkeer met daarboven op maaiveldniveau een infrastructuur voor het HOV en lokaal verkeer. Daarin worden de elementen - en daarmee ook de voor- en nadelen - uit de twee andere varianten gecombineerd. Door de splitsing doorgaand verkeer onder de grond en lokaal verkeer bovengronds lijkt de belasting door autoverkeer op het maaiveld meer in de buurt te komen van wat nog acceptabel lijkt. De eventuele koppeling met de Vleutenseweg is in deze variant het beste uitvoerbaar. Omdat deze variant op twee gedachten hinkelt, biedt dit model een overdaad aan infrastructuur. Het is met een stapeling van kosten ook de duurste variant, met maatschappelijke baten tussen de beide andere varianten is. De hoge(re) kosten rechtvaardigen de matige kwaliteitswinst niet.

Conclusies verkeersvarianten

Eigenlijk voldoet vanuit een ooit genoemd financieel gezichtspunt van de gemeente - 'wat kun je doen met 40 miljoen?' - dat nogal tamelijk arbitrair is gekozen - geen enkele variant. Maar de tunnelvariant is voor ons superieur en duurzaam en verdient - zeker als tunnelplusvariant - de voorkeur. De quickscan voor de baten en lasten van Ecorys ondersteunt deze conclusie. De meerkosten vergeleken met de maaiveldvariant worden door de gemeente geraamd op 48 miljoen euro. We zouden daar overigens graag een second opinion op zien. Met het verrekenen van maatschappelijke baten wordt dat verschil kleiner en geraamd op 39 miljoen. Diverse positieve posten zijn dan nog niet gekwantificeerd - voor zover dat al echt kan - maar het zal de meerkosten nog verder verminderen cq het saldo van de tunnelvariant minder negatief maken. Investeren in een kwalitatief duurzame oplossing, in een belangrijk onderdeel van het masterplan mag ook wel wat kosten. Utrecht is als centrumstad en vierde stad van Nederland verdient dat. Onze conclusie: de tunnelplusvariant biedt zonder twijfel de beste mogelijkheden voor de toekomst, gezien de visie, de uitgangspunten en de ambities voor het Lombokplein en dit westelijk deel van het stationsgebied.

De maaiveldvariant is weliswaar goedkoper, maar wij willen niet dat gekozen wordt op basis van geld en de huidige economische crisis. Dat is korte termijn denken en verspeelt de kansen die er zijn op een echte grote kwaliteitssprong in dit gebied. Het verkeersprogramma is en blijft gewoon te zwaar om goed op maaiveld te kunnen realiseren. Deze variant belooft veel teveel, mede door te rekenen op twijfelachtige vooronderstellingen over toekomstig autoverkeer. De cijfermatige verkeerprognoses zijn veel minder hard dan ze lijken. Met een maaiveld variant is het gebied niet ALU-proof te maken. Bovendien is er meer dan alleen luchtkwaliteit. Dat geldt ook voor politieke besluitvorming over 'verkeersknips' en de houdbaarheid daarvan. Die worden momenteel vooral aan luchtkwaliteitseisen (ALU) opgehangen, die eenzijdig en bovendien evenmin onomstreden zijn. Op een dergelijke onzekere en weinig visionaire basis kun je niet deugdelijk verantwoord kiezen voor een maaiveldvariant. Er wordt met die 'optimistische' aantallen van 12.000 - 14.000 auto's (exclusief overig verkeer) per etmaal gerefereerd aan straten als Venuslaan en

Amsterdamsestraatweg, waar de Oudegracht of eventueel de Lange Viestraat als referentie zouden moeten dienen. Want dat past beter bij de toekomstvisie van een verbinding met de historische binnenstad, van een verruimd stadshart. Wij onderschrijven de doelstelling van de nota 'Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar' waarin dit gebied ook het niveau en inrichting moet krijgen van de binnenstad. Daarbij gaan wij dus uit van een verkeersintensiteit van maximaal 5.000 tot 6.000 auto's

De combivariant voldoet weliswaar beter dan de maaiveldvariant, maar blijft door het bouwen op twee benaderingen / denkwerelden en een eveneens te vol programma ook de mindere van de tunnelplusvariant. Het is door de stapeling van kosten bovendien een (te) dure oplossingsrichting, zeker in verhouding met de matige kwaliteitswinst ervan.

Naar een beleidsmatig duurzame oplossing

De keuze voor de verkeersinfrastructuur is een keuze voor de zeer lange termijn. Die keuze moet robuust zijn ten opzichte van mogelijke politieke/bestuurlijke veranderingen in het verkeerbeleid. Het is lastig en riskant om keuzes te baseren op cijfers uit actuele verkeersdiscussies. Deze cijfers zijn omstreden, marges worden soms vergeten, de cijfers zijn afhankelijk van omstreden veronderstellingen en nog niet vastliggende maatregelen. We moeten het doen met de cijfers die er zijn, maar een disclaimer is op zijn plaats.

Verschillen in visie met de gemeente

De Ontwikkelgroep Lombok Centraal constateert een aantal verschillen van inzicht met betrekking tot ondermeer:

- Aanvaardbaarheid verkeersaantallen in relatie tot de leefbaarheid: wij hanteren als referentie een weg in het stadshart waar de auto te gast is met minder dan maximaal 5000-6.000 auto's per dag; de POS hanteert als referentie de stadsboulevard, een wijkverbinding door een woonwijk met maximaal 15.000 auto's per dag; wij zijn bovendien minder overtuigd van de onderbouwing en de politieke duurzaamheid van veronderstellingen en (beleids) aannames.
- De functie van de tunnel: houdt de binnenstad ook voor auto's bereikbaar maar voorkomt een aanzuigende werking en stelt grenzen; het bouwen van ondermeer een fly-over op het 24 Oktoberplein is niet erg overtuigend.
- De beoordeling en weging van effecten voor de leefbaarheid: wij waarderen de verschillende effecten van de maaiveldvariant - opheffen barrières, veiligheid, luchtkwaliteit, geluid, zichtlijnen, belevingswaarde, uitstraling, mogelijkheden voor een goede ruimtelijke vormgeving - veel minder positief dan de POS; de POS stelt die variant veel te rooskleurig voor.
- Het gebied rondom het NH-hotel en het toekomstige Jaarbeursgebouw / plein verliest ernstig aan kwaliteit en potentie door daar met de maaiveldvariant veel (meer) autoverkeer naar toe te halen; dat is zonde en ook onnodig.
- De beoordeling van kosten en baten: wij nemen maatschappelijke baten meer serieus dan de POS en vinden dat de (meer) kosten niet de doorslag mogen geven, ook niet nu we in een economische malaise zitten; de noodzaak van een gesloten business-case waarbij baten uit het gebied de kosten moet dekken kan en hoeft geen uitgangspunt te zijn.

Advies ontwikkeling en voorkeursvariant

1. kies voor de tunnelplusvariant, werk die zo optimaal mogelijk uit voor betere kwaliteit en kostenreductie, ga op zoek naar draagvlak en financiering, werk dit zo snel mogelijk uit in een structuurvisie.
2. Zorg dat de verkeersput van Utrecht niet het putje wordt van de stationsontwikkeling, ook niet waar het om de financiën gaat. In het verleden heeft de gemeente onderkend dat het verbinden van Lombok met de binnenstad en de leefbaarheidstunnel niet volledig gefinancierd kunnen worden binnen dit gebied en dat er extra geld nodig zal zijn voor maatregelen om dat luchtkwaliteit bij de tunnelmonden te verbeteren. In het Masterplan en het ALU is hiervoor geld gereserveerd. Nu blijkt dat er nog meer geld nodig is om de gewenste kwaliteitsverbetering van het Lombokplein en omgeving te financieren. Met lef en

enthousiasme kiezen voor het betere model helpt beter om meer geld te werven dan kiezen voor een model dat niet voldoet.

3. Het schrappen van de Spoorlaan, het ontkoppelen van de Vleutenseweg van de A2 en een Graadt van Roggenweg als 'westelijke fly-in' zijn de harde feiten. Die geven de auto ruim baan. Bij die keuze hoort een autotunnel zodat de gevolgen voor de buurt voor een groot deel kunnen worden ontzien. De capaciteit van een tweebaans maaiveld variant biedt immers geen duurzame oplossing.
4. Zet meer in op bereikbaarheid per OV, P+R terrein bij de invalswegen en een lage parkeerbalans in het stationsgebied.
5. De financiële dekking moet niet worden gezocht in het plangebied zelf. Het Westplein mag geen sluitstuk worden. Een duurzame oplossing voor de lange termijn vraagt om investeren.
6. Geen sloop voordat er een goed plan op tafel ligt. Maak een samenhangende visie voor de lange termijn voor dat gebied, die duurzame oplossingen biedt voor alle gebruikers.
7. Met een tunnel en het behoud van het karakter van Sijpesteijkade kan echt worden verbonden en hersteld.

Behoud van Sijpesteijkade

Vraag NS Poort om serieus gehoor te geven aan de motie van de gemeenteraad van 17 september 2009 waarin wordt gevraagd twee varianten te ontwikkelen, waarvan één met behoud van zoveel mogelijk panden; en tenminste met een goed uitgewerkt plan te komen dat tegemoet komt aan de eerder geformuleerde uitgangspunten en deze ontwikkelingsvisie; niet te slopen voordat er een concreet en gedragen plan ligt, met een huurder en een harde datum voor de start van de bouw. Bovendien is de route langs de Van Sijpesteijkade een belangrijke verbinding tussen de historische binnenstad en west en zal dit in samenhang met het plangebied van het Lombokplein moeten worden gezien (in 1 fase).

Begin nu!

Alle veranderingen in dit gebied gaan vele jaren duren en brengen voortdurende bouwactiviteiten en tijdelijke situaties met zich mee. Dat vraagt om een werkwijze en organisatie die in staat is de vele tijdelijke situaties en ongemakken van dit veranderproces slagvaardig te begeleiden. Maar het biedt ook kansen die benut kunnen worden, bijvoorbeeld om een deel van het Westplein alvast anders te gaan gebruiken. Dat is temeer belangrijk om de kwetsbaarheid van het leefklimaat de Kop van Lombok en van de winkels en bedrijvigheid niet te vergroten, maar juist een steuntje in de rug te geven op weg naar een veelbelovende toekomst. Daarom is het belangrijk daarvoor een (aparte) passende aanpak en organisatie op te zetten en er goede afspraken over te maken. Geef ruimte aan een slimme coalitie van partijen die snel en flexibel kunnen handelen.

Sluipende ontwikkelingen en verzwaring verkeersprogramma

Ter afsluiting een bezorgde observatie over onze opdracht, het proces en de planning. In de afgelopen anderhalf jaar dat we als Ontwikkelgroep Lombok Centraal met de POS in een klankbordgroep aan het werk waren, zijn we met een aantal ontwikkelingen en beslissingen geconfronteerd, die van grote invloed zijn op onze opdracht. Denk hierbij, naast de genoemde Van Sijpesteijkade, aan: (streek)busstation aan de westzijde, HOV door Leidseveertunnel, structuurvisie, maatregelen Utrecht West (alu). Heeft de 2x1 HOV baan wel voldoende capaciteit voor deze combinatie van veel bussen en tramverkeer? Wat gebeurt er als die capaciteit onvoldoende is of niet past binnen veiligheidseisen?

De fly over op het 24 Oktoberplein is een gegeven. Daar komen nog de gevolgen van de maatregelen Utrecht West (muw) en de politieke wens om de binnenstad voor de auto goed bereikbaar te houden bij. Slimme doserende verkeerslichten vlakken het probleem uit en bieden geen structurele oplossing voor de leefbaarheid.

Terwijl de ingestelde klankbordgroep juist was bedoeld om een toekomstvisie te maken waarin we al die mogelijke deelontwikkelingen en besluiten in hun samenhang (zouden) gezien en plaatsen. Sinds de start najaar 2010 liggen de kaarten anders en inmiddels is het college voornemens om voor het westelijk stationsgebied een structuurvisie te maken. We gaan er dan ook vanuit dat de gezamenlijk opgestelde visie met uitgangspunten en de voors en tegens van de verkeersvarianten in deze structuurvisie worden meegenomen.

We menen dat de kaarten nu geschud zijn en er voldoende informatie is om de visie vast te stellen en te besluiten over een voorkeursmodel voor de infrastructuur. Daarom is vaststelling van de gezamenlijke visie en voorkeurvariant voor het verkeer door B&W en de gemeenteraad van belang. Er is in 2011 weliswaar een consultatieronde gehouden maar er heeft nog geen inspraak plaats

gevonden. De Ontwikkelgroep Lombok Centraal heeft intensief samengewerkt met de gemeente in een co-creatie proces maar is geen spreekbuis van Lombok, West en de Stad. Op maandag 21 mei organiseren we een eerste informatieavond. Dat is wat ons betreft de aftrap van een stadsbrede discussie en meningsvorming, van een proces waarin wij gaan proberen enthousiasme en steun voor onze visie en ambities te verwerven.

Utrecht, 3 mei 2012

Ontwikkelgroep Lombok Centraal

Guus Haest

Marij Nielen

Riek Westerhof

Remco Jutstra

Rob van Dijck

Fred Dekkers

www.lombokcentraal.nl