



www.lombokcentraal.nl

lombokcentraal@gmail.com

Stichting Trek Lombok door tot het Spoor

Krugerstraat 10

3531 AP Utrecht

KvK nummer: 30217199

IBAN: NL82INGB0004787725

College van B&W Utrecht en Gemeenteraad
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Utrecht, 10 januari 2016.

Betreft: reactie Nota 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen', de verkeerskundige uitwerking van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar.

Geacht College van B&W / geachte Gemeenteraad van Utrecht,

De ontwikkelingen rondom de Westzijde van het stationsgebied ter plaatse van het Westplein en omgeving vormen aanleiding voor grote zorgen en veel vragen. Met het plan 'Toekomstvisie Utrecht Centrum: a Healthy Urban Boost' wordt naast positieve uitgangspunten, afgezien van een tunnel onder het Westplein, mogelijk voorbarig. Het programma 'Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar' en de uitwerking in het verkeersplan nota 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen', dient min of meer ter onderbouwing van deze toekomstvisie. Hoewel voor sommige delen van de stad concrete projecten zijn uitgewerkt zijn de verkeerscijfers discutabel en bevat het verkeersplan vele vergezichten op een verre toekomst. Het mist daarmee de nodige overtuigingskracht dat gestelde ideeën haalbaar zijn. De tijdsperiode is zo groot dat we al twee of drie college formaties (verkiezingen) verder zullen zijn om te weten wat mogelijk het resultaat is. We zouden een concrete uitwerking en te nemen besluiten met daaraan gekoppelde maatregelen zo snel mogelijk willen zien. We pleiten voor directe actie om de huidige chaos en onveilige verkeerssituatie rondom en op het Westplein te verbeteren. De nota bevat bovendien nogal wat tegenstrijdigheden, juist op punten waar het erop aankomt. In reactie op 'Slimme routes' hierbij onze toelichting op die bezorgdheid en vragen.

De grootste zorgen

De 10 keuzes en streefdoelen op pagina 10 zijn mooi, maar weinig concreet; de 10e zegt: 'ruimtelijke ontwikkelingen volgen de capaciteit van de infrastructuur'; dat is op het Westplein niet het geval, want veel infrastructuur en (auto) verkeer is daar juist noodzakelijk vanwege wat er al staat en bereikbaar moet blijven, nl: de binnenstad en de parkeergarages voor auto's (en fiets) rondom het stationsgebied; al die keuzes zijn gemaakt! Het gaat er in de toekomst veel meer om hoeveel (doorgaand auto) bereikbaarheid we willen (toestaan) en welke keuzes voor de infrastructuur en de diverse verkeersmodaliteiten we gaan maken; de autobereikbaarheid concretiseren als 'een streven van maximaal 15.000 auto's per dag over het Westplein' is niet in overeenstemming met streefdoel 3 en 4 waarbij meer ruimte wordt gegeven aan voetgangers en fietsers en is dus echt veel teveel. Op

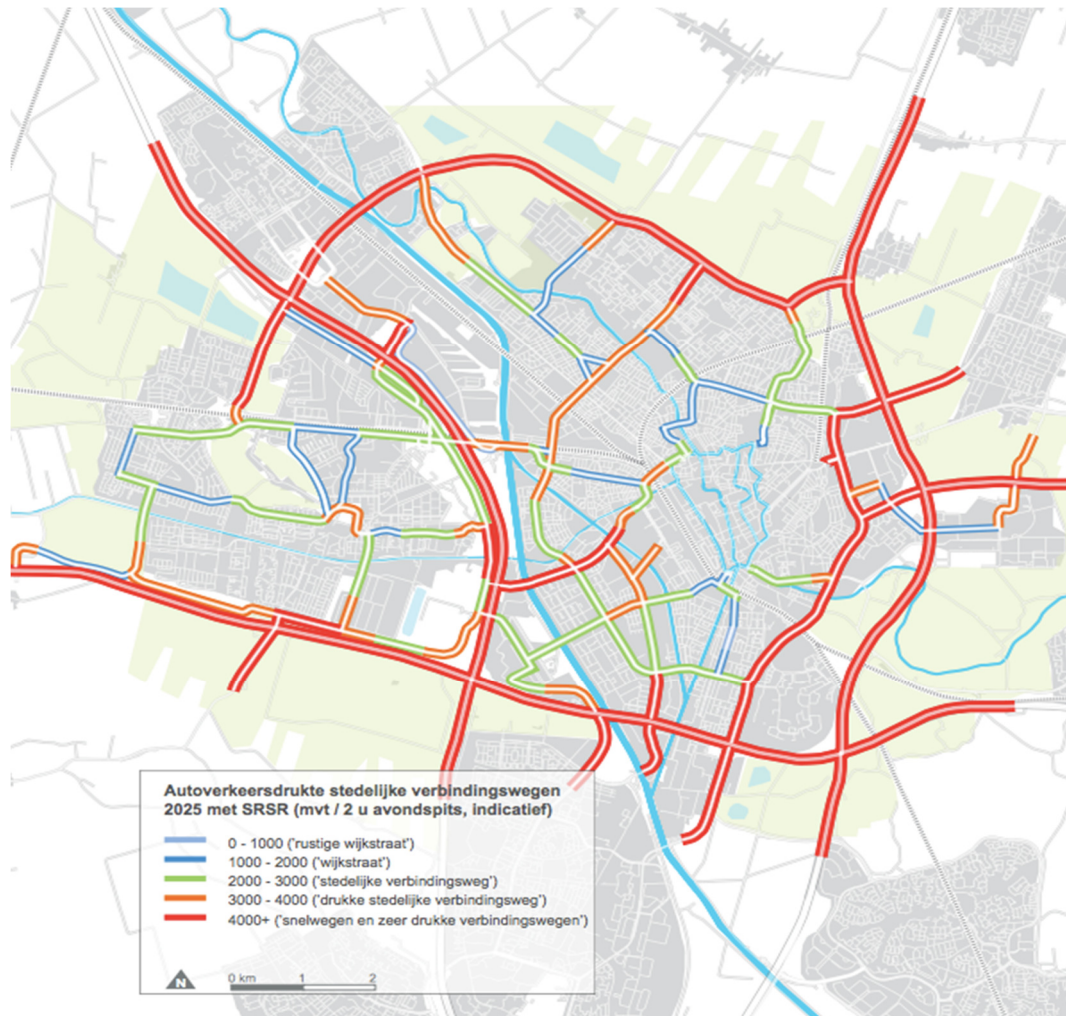
elke andere plek in de stad willen we juist van dergelijke aantallen af. Om dit dan toch autoluw te blijven noemen lijkt op camouflage van de werkelijke situatie. Bordjes met 30 km, begrippen als 'healthy' urban boost en 'stadsboulevard' kunnen dat niet veranderen. Binnenstadskwaliteit (Centrum West!), verblijfskwaliteit en autoluw vraagt om andere ruimtelijke keuzes en om veel minder doorgaande autobewegingen, zeg van maximaal 5000 – 6000.

Voor de terugkerende '15.000-prognoses' blijft het dubieus of die gehaald gaan worden. De in de nota 'Slimme routes' gehanteerde berekeningswijzen zijn twijfelachtig en tegenstrijdig: de kwantitatieve onderbouwing in hoofdstuk 7 van verkeersbewegingen is nogal speculatief en klopt op een aantal punten niet. Er staan geen concrete maatregelen welke moeten zorgen voor vermindering van het aantal autobewegingen. Dit is in tegenspraak met de constatering dat de verkeersbewegingen procentueel toenemen tot 2025, ook van het autogebruik; dan neemt het aantal autobewegingen dus absoluut toe en moet er heel wat gebeuren om die substantieel te verminderen, laat staan meer dan te halveren. Het meest dubieus en speculatief is de tabel op pagina 94, die suggereert dat het autoverkeer op het Westplein gaat afnemen tot precies die 15.000; dit wordt volstrekt onvoldoende onderbouwd en de tijdspanne is volstrekt onduidelijk.

De drie gebruikte gebiedstypes A, B en C zijn interessant en lijken helder, helaas krijgt juist het Westplein een onduidelijke status: het stationsgebied is een A-gebied, maar het stukje Westplein / Daalsetunnel dan net weer niet? (zie tekening); de typering van een A-gebied - met prioriteit voor de voetganger - is heel aantrekkelijk, de vraag blijft hoe dit voor het Westplein waargemaakt kan worden. Een ander kenmerk van A-gebied is ruimtelijke verdichting, betekent dit o.a. veel meer (hoge) bebouwing? Op de Kop van Lombok levert dit veel minder verblijfskwaliteit en een veel minder prettige overgang en aansluiting op tussen het stationsgebied /Jaarbeursgebied en Lombok; ook in de Toekomstvisie is op het Westplein alvast hoogbouw getekend, waar tot nu toe laagbouw en enige bouw tot maximaal 6-hoog uitgangspunt is. Dit geeft ons de nodige ongerustheid met betrekking tot de ontwikkelingen in dit gebied en is in tegenstelling met vastgestelde uitgangspunten tot nu toe.

De kwaliteiten die voor een A-gebied worden benoemd op pagina 52 zijn nogal eenzijdig en wederom verre van concreet; welke meetbare kwaliteiten worden er nagestreefd op aspecten als geluid, luchtkwaliteit, veiligheid, sfeer, groen, gezond, materiaalgebruik, ontmoeting, verblijfskwaliteit? Op het plankaartje (pagina 92) is goed zien waarop en waarom het rondom het Westplein mis zal gaan en er met de huidige voorstellen geen bevredigende oplossingen geboden gaan worden. In de betwiste prognose met de beoogde groei van de stad naar 400.000 inwoners neemt het aantal in eerste instantie juist toe. In het verkeersplan komt het plan om auto's aan de westzijde van het Merwedekanaal op te vangen niet terug. Een groene kleur van het Westplein is dan ook onwaarschijnlijk en nietszeggend.

Op de pagina's 62-63-64 wordt andermaal duidelijk, dat het verhaal over A-gebieden - en zeker het Westplein - tegenstellingen en onheldere afwegingen kent, daar waar bijvoorbeeld tegelijkertijd wordt beweerd dat in zo'n gebied stedelijke verbindingswegen liggen maar er alleen bestemmingsverkeer rijdt. Het maakt nogal uit of je een wegprofiel maakt voor 15.000 auto's (of meer) voor een belangrijke invalsweg van de binnenstad of het een echte 30 km weg wordt met alle bijkomende maatregelen.



Het is voor ons verbijsterend dat bij de confrontatie huidige situatie versus toekomstbeeld (pag. 55) het Westplein en omgeving niet stevig en met stip op de agenda wordt gezet om aan te gaan pakken en te verbeteren. De planning wordt zoals gezegd zelfs naar 2024 en verder doorgeschoven.

Er komen al wel wat tijdelijke maatregelen op het Westplein, welke dat zijn blijft onduidelijk. Maar structurele maatregelen worden steeds uitgesteld, waar dat helemaal niet nodig en al helemaal niet wenselijk is. Het gebied wordt momenteel steeds chaotischer, gevaarlijker en onaantrekkelijker. Het is ook ontluisterend dat we in West bovendien de afgelopen 4-5 jaar wel het volgende op ons bord kregen (steeds op basis van die vaak geruisloze deelbesluiten) een groot deel van het busstation kwam naar West met daarbij de HOV baan (weer een barrière!) de Van Sijpesteijnkade wordt gesloopt en vervangen door een niet echt overtuigend nieuwbouwplan, als het er ooit van komt. En er is nog steeds niets gerealiseerd van een bevaarbare Leidsche Rijn en uitwerking hiervan komt niet voor in het rapport, zelfs de geplande verbreding van de waterbak in de Van Sijpesteijntunnel is met de val van de bibliotheek+ weer geschrapt. Dit leidt ertoe dat wij - mede op grond van jarenlange ervaring- weinig vertrouwen in sluipende deelbesluiten ontwikkelen, waar juist een samenhangende visie noodzakelijk en wenselijk is 'organische gebiedsontwikkeling' is een tijdelijke invulling die niet als permanent kan worden gezien.

De zichtlijn tussen Stadsplateau en Ulu moskee gaat door de komst van het geplande WTC verloren. We houden ons hart vast omdat we vermoeden dat de in onze ogen slechtste variant uit de door het

College vastgestelde toekomstvisie [Lombokplein van 2012](#) en de [factfinding](#) van de verkeersvarianten daarna: een tweebaans hoofdweg met in en uitvoegstroken over het beoogde Lombokplein.



Gemiste kansen, omissies en vragen

Plintbeheer in één regie wordt jammer genoeg niet genoemd als middel en harde randvoorwaarde om een reële kans te maken op meer kwaliteit in het hele gebied. De bevaarbare Leidsche Rijn komt niet in het verhaal voor als een belangrijke stedenbouwkundige ambitie en (structuur) drager; die heeft geen vervoersfunctie (pag 44) waar andere wateren dat wel hebben. Telt de toeristische en recreatieve functie van het water in de stad telt niet mee als een serieuze kwaliteit en als interessant ruimtegebruik? Ook een snelle verbinding tussen de parkeerterreinen aan de westzijde van het Merwedekanaal naar de binnenstad ontbreekt. Pagina 43 formuleert een enorm pakket aan maatregelen, waarvan zowel de urgentie als de kosten en betaalbaarheid (dekking) ontbreken; en hoofdstukken vol alternatieve en innovatieve vervoerswijzen zonder serieuze uitwerking van toepassingen, waarmee de vraag naar de haalbaarheid gesteld kan worden. Een duidelijke keuze voor P&R aan de randen van de stad zal echt nodig zijn, om het autoverkeer verder terug te dringen. Is het geen reële optie om daarin actief de samenwerking te zoeken met private partijen? Een slimme, effectieve en eenvoudige manier van verkeersstromen sturen is het spreiden ervan in de tijd door gespreide werktijden; afspraken maken met werkgevers hierover lijkt ons belangrijk en ook kansrijk; want bij alle slimme sturingspogingen blijft staan dat de ruimtelijke capaciteit beperkt is en blijft - ook voor alternatieve routes - zodat waarschijnlijk I teveel wordt verwacht van de 'slimme sturing'.

Tot slot, er is nog zo weinig concreet en er wordt zoveel doorgeschoven dat het voor ons niet acceptabel is om tot 2024 of langer te wachten, waarbij al vele tussentijdse en tijdelijke maatregelen en besluiten in de infrastructuur zullen leiden tot een ongewenste en onomkeerbare situatie.

Ontwikkeldgroep Lombok Centraal