

Eerste reactie Ontwikkelgroep Lombok Centraal (concept 4 mei 2017) op omgevingsvisie en MER Lombokplein

Maak mooie ambities waar door echt te kiezen

Voor het Westplein/Lombokplein zijn in het verleden mooie ambities geformuleerd. De gemeente en de Ontwikkelgroep Lombok Centraal hebben al in 2013 in coproductie de Ontwikkelvisie Lombokplein e.o. gemaakt met daarin een uitwerking van de uitgangspunten herstellen verbinden en betekenis geven in concrete ambities een kleurrijk Lombokplein langs de bevaarbare Leidsche Rijn. Een breed gedragen ambitie die ook formeel als beleid is vastgesteld. In de Healthy Urban Boost van 2015 zijn de plannen voor het nieuwe centrum aangevuld met uitdagende ambities voor een gezond en duurzaam gebied. In de HUB staan mooie plaatjes met bij het Lombokplein een mooi autoluw gebied. De autoluwe binnenstad begint al bij het Merwedekanaal. Door allerlei maatregelen moet de auto-intensiteit terug gebracht kunnen worden tot maximaal 15.000 autobewegingen per etmaal. Een tunnel zou niet nodig zijn om de gewenste kwaliteit te waarborgen. De Ontwikkelgroep Lombok Centraal heeft in september de eigen visie op het Lombokplein en omgeving nog eens geactualiseerd en gepresenteerd. Deze visie kreeg brede ondersteuning. Maar helaas, in de concept omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein van april 2017 sneuvelen de mooie ambities al in de fase van het plannen maken of kunnen ze niet waar gemaakt worden omdat noodzakelijke knopen over het autoverkeer niet worden doorgehakt.

Houd vast aan de goede ambities

In de omgevingsvisie voor het Lombokplein staan nog mooie ambities en woorden maar zelfs die zijn voor een belangrijk gedeelte al ingeslikt.

We gaan in op 8 punten

1. Een echt Lombokplein
2. De bevaarbare Leidsche Rijn
3. Kansen voor Groen
4. Lomboks wonen bij het Lombokplein
5. Maximaal 15.000 autobewegingen en liefst veel minder
6. Een gezond Lombokplein
7. De binnenstad begint bij het Merwedekanaal
8. Gelijkvloerse kruising stadstraat - hoofdfietsroute

1. *Een echt Lombokplein*, een plein met een Lombokse identiteit met functies van een binnenstadplein vergelijkbaar met het Neude, verbinden en ontmoeten, poort van Lombok, een kleinschalig eigenwijs plek t.o.v. de grootschalige ontwikkelingen ten zuiden van de Leidsche Rijn. Verschillende kwaliteiten die elkaar versterken.

In de omgevingsvisie worden die functies te beperkt besproken en teruggebracht tot een groen zonnig plekje langs het water waar misschien een markt kan plaatsvinden. Het goed formuleren van de gewenste functies is nodig om vertrouwen te hebben in het nu nog niet in detail invullen van het zuidelijke blok tussen Leidsche Rijn en verlengde van de Kanaalstraat. We willen een echt plein en niet alleen de naam Lombokplein.

Het is overigens positief dat die nadere invulling niet belast wordt door een hoge (financiële) taakstelling aan te realiseren woningen.

2. *Bevaarbare Leidsche Rijn met draaikom en verbreding van de bak in de Van Sijpesteijntunnel*. In de omgevingsvisie wordt wel gesproken over het herstellen en bevaarbaar maken van de Leidsche Rijn *richting* het spoor, maar we missen een paar belangrijke details. Voor het goed realiseren van de toeristische rondvaart en logistieke

kansen van de bevaarbare Leidsche Rijn is het belangrijk dat de breedte van het water bij het Lombokplein zodanig is dat boten kunnen keren. Een ander niet onbelangrijk detail is dat we missen dat de Leidsche Rijn bevaarbaar gemaakt moet worden *onder* het spoor door verbreding van de bak. We gaan ervan uit dat een ander criterium voor bevaarbaarheid, een doorvaarhoogte van minimaal 2,20 meter niet ter discussie staat, maar een expliciete vermelding van dit criterium ontbreekt in de omgevingsvisie.

3. *Meer benutten kansen voor groen.*

De Ontwikkelgroep Lombok Centraal heeft in haar visie nieuw groen voorgesteld bij Park Plaza en Het Hagelbos en verbinding van het groen langs de spoorlijnen met het Daalse Bos. We missen deze kansen voor groen in de omgevingsvisie.

4. *Lomboks wonen op het Lombokplein*

In de omgevingsvisie staan veel goede ambities voor wonen in de omgeving van het Lombokplein (mix, 20% sociaal, niet te hoge bebouwing direct langs de fietsroute direct langs de Leidsche Rijn. Het is ook goed dat er niet een te hoge taakstelling is geformuleerd voor wonen in de blokken ten noorden van de Leidsche Rijn. Ook al lijken 200 woningen op en ten noorden van het Lombokplein best wel veel. In het verleden is altijd gezegd dat woonbebouwing in die blokken moet aansluiten op de bebouwing in Lombok (geleed, deuren aan de straat) Als in plaats daarvan de nieuwe bebouwing op de Kop van Lombok als referentie genoemd wordt dan is het risico groot dat we uiteindelijk uitkomen op woonbebouwing die qua uitstraling en hoogte niet meer aansluit bij wat we daar willen. De OLC vindt het belangrijk dat we voor het Lombokplein e.o. ons expliciet richten op de groep mensen die kiezen voor autoluw wonen.

5. *Realiseer de kwaliteiten van het Lombokplein door maximaal 15.000 autobewegingen per etmaal en liefst veel minder* (een rustige smalle centrumstraat waar de auto te gast is) in plaats van een drukke stadstraat met zeker meer dan 15.000 (17.000) autobewegingen per etmaal en waarschijnlijk nog veel meer. De Ontwikkelgroep Lombok Centraal heeft, gesteund door velen, steeds aangeven dat voor de gewenste kwaliteiten op en rond het Lombokplein, een maximum van 6.000 tot 8.000 autobewegingen gewenst is. Het maximum van 15.000 dat de gemeente hanteert komt voor uit de luchtkwaliteitsdiscussie en is wat ons betreft veel te hoog. Maximeer met vormgeving van de openbare ruimte en het profiel van de weg de acceptabele auto-intensiteit. Dit is een goed uitgangspunt van het Utrechtse beleid (3x slim). Dat betekent dat je niet omgekeerd op basis van goede doorstroming van te veel automobilititeit en oververzadiging van kruispunten nog meer ruimte moet geven aan automobilititeit (toch weer meer uitvoegstroken, toch weer 2x2 i.p.v. een gewone tweebaansweg, middenbermen die nodig zijn voor oversteekbaarheid in plaats een gewoon oversteekbare 2 baansweg waar de auto te gast is.)

De vormgeving van de stadstraat tussen Graadt van Roggweg en Daalsetunnel moet volgens de OLC passen bij een capaciteit van 15.000 en liefst veel minder in plaats van zeker meer dan 15.000: een gewone tweebaansweg zonder tussenberm. De vormgeving met tussenberm is alleen noodzakelijk om oversteekbaarheid te garanderen als je eraan toegeeft dat de 15.000 niet worden gehaald. We begrijpen ook niet waar het goed voor is om bij het Lombokplein tweezijdig autoparkeren te realiseren. Eventueel (incidenteel) laden en lossen kan ook op een andere manier gerealiseerd worden.

6. *Een gezond Lombokplein.* Daarvoor zijn minder autobewegingen noodzakelijk.

We houden niet echt van technische debatten over verkeersmodellen en het ter discussie stellen van de geloofwaardigheid van rekenmodellen. Zonder in details te vervallen is

duidelijk dat de volgens de verkeersberekeningen de doelstelling maximaal 15.000 en liefst minder bij lange na niet gehaald wordt. Daarnaast is duidelijk dat de voorspellingen eerder te laag dan te hoog zijn (het basisjaar van het verkeersmodel is 2015 net voor het economisch herstel; de getallen zijn, niet transparant, naar beneden bijgesteld op basis van ‘expert-oordelen’; in het model zijn alleen nieuwe ontwikkelingen opgenomen die al uitgewerkt zijn). Ook de berekeningen van de luchtkwaliteit en geluid zijn zeker geen onderschatting. Bij geluid is bijvoorbeeld geen rekening gehouden met de aanzienlijke geluidsbelasting van het railverkeer in het gebied. Juridisch wordt eigenlijk alleen gekeken of door de nieuwe ontwikkelingen de milieueffecten niet verslechteren t.o.v. de huidige situatie. Het autoverkeer neemt volgens de inschattingen af maar blijft nog wel steeds aanzienlijk. Formeel juridisch zijn er dan misschien niet zo veel problemen, Maar de plaatjes van milieubelasting voor lucht en geluid laten helder zien dat de die niet voldoet aan wat je eigenlijk zou willen voor een gebied dat een ontmoetings- en verblijfsgebied voor voetgangers moet worden.

7. *De binnenstad begint bij het Merwedekanaal* (of beter bij de afslag vanaf de Fly-over naar de Overste den Oudenlaan) in de vorm van een 2x1 30 km weg. Een mooie ambitie geformuleerd in de Healthy Urban Boost. In de omgevingsvisie begint die weg pas bij de Koningsbergerweg. Waarom eigenlijk? Ook al worden de parkeerterreinen P1 en P3 naar het de mobiliteitshub ten westen van het Merwedekanaal verplaatst toch blijft er nog veel te veel parkeergelegenheid ten oosten van het Merwedekanaal in het Jaarbeursgebied. Dat gaat deels om ‘bestaand’ parkeren bijvoorbeeld voor SNS Bank en deels om nieuw parkeren fase 1 (hotel en HUQ, en fase 2.) Door het verplaatsen van parkeren, ook het al bestaande parkeren, naar het westen van het Merwedekanaal zou het toch niet nodig moeten zijn om de binnenstad pas later te laten beginnen. Laten we samen met bestaande en nieuwe bedrijven in het gebied onderzoeken wat nodig is om vast te houden aan die goede ambitie. De afslag bij de Overste den Oudenlaan is een natuurlijke plaats voor een knijp en een langere 2x1 30 km weg heeft een positief effect op het weren van ongewenst doorgaand verkeer.

Het is de vraag of een autokruising van de tramlijn bij de Koningsbergerweg nog wel goed aansluit bij de actuele discussies over de verkeerscirculatie in Lombok. Bij het model waarbij de ingang van Lombok in tegengesteld éénrichtingsverkeer de Damstraat is en de uitgang de J. P. Coenstraat is het misschien slimmer om de autokruising bij de Sowetobrug te maken. Muntkade – Abel Tasmanstraat wordt dan meer achteringang van Lombok dan J.P. Coenstraat. Een betere verbinding voor fietsers en voetgangers bij de Koningsbergestraat tussen het beurskwartier en Lombok betekent niet dat hier ook een autoverbinding op zijn plaats is.

8. *We zijn blij met gelijkvloerse kruising stadstraat en de hoofdfietsroute langs de bevaarbare Leidsche Rijn.* Een pleidooi voor een ongelijkvloerse kruising is eigenlijk toegeven aan een te drukke stadstraat. Bij een rustige centrumstraat met minder dan 15.000 autobewegingen per etmaal of minder is die kruising zeker zo vorm te geven dat voetgangers en fietsers voorrang hebben in dit nieuwe deel van het centrum. Een ongelijkvloerse kruising is alleen nodig als het (veel) meer dan 15.000 autobewegingen worden. Maar zo’n ongelijkvloerse kruising is bovendien een aanslag op de kwaliteit van de openbare ruimte en een barrière voor voetgangers.

Leg de gewenste kwaliteiten en randvoorwaarden vast in een MOO

Als Ontwikkelgroep Lombok Centraal zijn we graag positief en constructief. Helaas zijn beloftes in het verleden te vaak verbroken (Van Sijpesteijkade, zichtlijnen OVT ⇔ Moskee) en ook nu zien we weer dat de mooie ambities al in de fase van het plannen maken sneuvelen

of niet waar gemaakt kunnen worden omdat noodzakelijke knopen over het autoverkeer niet worden doorgehakt.

We waarderen de goede ambities. We worden ook blij van veel mooie dingen die in de omgevingsvisie staan.

Maar de gemeente moet zijn eigen ambities serieus nemen, het debat over moeilijke kwesties niet uit de weg gaan, en vergaande besluiten durven nemen.

Niemand wordt blij van slechte compromissen of het vooruit schuiven van beslissingen

De Ontwikkelgroep Lombok Centraal stelt voor om, vergelijkbaar met de Bilaterale Ontwikkel Overeenkomsten met Corio/Klepière Jaarbeurs en NS, een Multilaterale Ontwikkel Overeenkomst Realisatie Lombokplein e.o. tussen gemeente en verschillende betrokkenen af te spreken. Met deze MOO kunnen de gedeelde ambities en gewenste ruimtelijke kwaliteiten op en rond het Lombokplein gewaarborgd worden. Dat kan in de vorm van compact Maatschappelijk Plan van Eisen, met essentiële onderdelen van de ruimtelijke uitwerking, en een concreet vastleggen van enkele essentiële randvoorwaarden, onder meer t.a.v. de verkeersproblematiek en financiering, en afspraken over proces en tijd.

De Multilaterale Ontwikkel Overeenkomst laat ruimte voor organische ontwikkeling, placemaking en experiment en legt een stevige basis om die nieuwe stuk Utrecht echt samen te maken.

Huiswerk niet gemaakt

7 september 2015 besloot de gemeenteraad van Utrecht een structuurvisie uit te laten werken voor het Nieuwe Centrum zonder tunnel maar met een maaienveldvariant met maximaal 15.000 autobewegingen en voorafgaand aan een definitief besluit over de structuurvisie de haalbaarheid en effecten te laten onderzoeken.

Het stadslab en het College van B&W hebben veel goede dingen gedaan, maar op dit punt het huiswerk niet gemaakt.

Zeker meer dan 15.000 autobewegingen (17.000) en waarschijnlijk nog meer is echt iets anders dan maximaal 15.000 en liefst veel minder.

De gemeente heeft over dit zeer belangrijke thema geen gemeenschappelijk gesprek georganiseerd met diverse geïnteresseerde partijen wat dit betekent en wat voor oplossingsrichtingen er zijn. De verkeersberekeningen en de Milieu Effect Rapportage zijn niet voor de publicatie van de stukken voor formele inspraak met betrokkenen gedeeld en besproken. Over moeilijke kwesties als de ontkoppeling Vleutenseweg zijn geen discussies georganiseerd.

Organiseer gesprekken over moeilijke kwesties

De Ontwikkelgroep Lombok Centraal heeft de kat wel de bel omgebonden

Om de gewenste kwaliteiten op en rond het Lombokplein te waarborgen is maximeren van de auto-intensiteit op de doorgaande weg noodzakelijk. De gemeente heeft een maximum geformuleerd van 15.000 autobewegingen per etmaal. Volgens de Ontwikkelgroep Lombok Centraal past bij de term autoluw eerder een grens van 6.000 tot 8.000 autobewegingen.

Om een maximum van 15.000 of minder te bereiken zijn ingrijpende beslissingen noodzakelijk.

- Zorg dat de nieuwe ontwikkelingen zo min mogelijk autobewegingen genereren (sutoluw wonen en werken)
- Zorg dat mensen die de in oude en nieuwe binnenstad moeten zijn, zoveel mogelijk kiezen voor lopen, fietsen of openbaar vervoer (nog steeds worden te veel korte ritten binnen de stad) met de auto gemaakt

- Ontwikkel een nieuw parkeerbeleid (verplaats in het centrum parkeren van de openbare weg naar de parkeergarage en zorg voor goede parkeer- en overstapplaatsen aan de rand van het centrum en aan de rand van stad of bij regionale OV knooppunten)
- Beperk het doorgaand autoverkeer door het centrum en door de woonwijken en verplaats dit verkeer naar de buitenring of naar andere modaliteiten
- Geef wegen naar de binnenstad en door woonwijken zo vorm dat zij doorgaand verkeer ontmoedigen en goed oversteekbaar zijn.
- Zorg ervoor dat auto's gewenste routes nemen en maak ongewenste routes (dus ook sluipverkeer) onaantrekkelijk of onmogelijk.

Voor het uitwerken van zo'n beleid is het nodig een goede analyse te maken van vervoersbewegingen (herkomst en bestemmingen), modaliteitkeuze en parkeergedrag voor verschillende gebieden, trajecten en doelgroepen.

Dit zijn ingrijpende maatregelen waarover vaak stevige meningsverschillen over zijn. De Ontwikkelgroep Lombok Centraal heeft verschillende discussies gestart en/of gestimuleerd:

- over de ontkoppeling Vleutenseweg met bewoners uit Majella/Nieuw Engeland, Lombok en Oog in Al
- over de samenhang met de verkeerscirculatie in Lombok en de ontwikkeling van visie Kanaalstraat en Damstraat
- over bereikbaarheid, kwaliteit van de ruimte en parkeren in de oude en nieuwe binnenstad gesprekken met o.m. Klepière en de Jaarbeurs
- over de samenhang met de Westelijke Stadsboulevard, Monicabrug, Amsterdamse Straatweg, Pijlsweerd, Pieter Nieuwlandstraat met diverse verkeersgroepen en wijkraadleden uit West en Noordwest Utrecht
- over relatie met verkeer in andere wijken en op de buitenring met onder meer Kracht van Utrecht.

Kenmerkend voor de gesprekken is dat diverse verkeersgroepen het belangrijk vinden dat discussies over verkeer niet beperkt worden door projectgrenzen, dat oplossingen op één plek niet mogen leiden tot problemen op een andere plek en dat er dus discussie nodig is over een integrale aanpak. Ook bij het Westplein willen we niet dat maatregelen als ontkoppeling van de Vleutenseweg leiden tot vergroting van de overlast van doorgaand autoverkeer door Oog in Al. Anderzijds kunnen maatregelen als starten met 30 km 2x1 bij de Afslag Overste den Oudenlaan helpen om dat autodruk op de Amsterdamsestraatweg te verminderen.

OPROEP

De verkeersgroepen stellen voor dat de gemeente samen met verkeersgroepen, wijkraden en andere belanghebbende de integrale discussie organiseert over de problemen en oplossingsrichtingen die door de verkeersgroepen op een rij zijn gezet (zie het Wiel)

Terug naar tunnel of doorzetten naar echt autoluw en weren doorgaand verkeer?

Een belangrijke conclusie uit onze gesprekken is dat niemand blij wordt van het niet maken van keuzes. De uitkomst van de omgevingsvisie is zo'n compromis waarin nog de bereikbaarheid van de oude binnenstad nog de kwaliteit van het Lombokplein e.o. baat bij hebben. Zeker meer dan 15.000 autobewegingen (17.000) en waarschijnlijk nog meer is echt iets anders dan maximaal 15.000 en liefst veel minder. Maak een echte keuze. Zijn 15.000 autobewegingen op het Lombokplein en de maatregelen die nodig zijn om dat te realiseren

zijn politiek niet haalbaar of wenselijk, dan moet alsnog de tunnel onder het Westplein weer in beeld komen. Of kies voor een echt autoluw centrum, zowel in de oude als de nieuwe binnenstad. Dat betekent dat ongewenst doorgaand autoverkeer maximaal geweerd moet worden om noodzakelijke autobereikbaarheid te garanderen.

Het probleem zit hem niet in het garanderen van de noodzakelijke autobereikbaarheid van de oostelijke binnenstad.

Er zal altijd autoverkeer naar de (oude) binnenstad nodig blijven ook als je maximaal de overstap naar lopen, fietsen en OV stimuleert. Nog steeds bestaat een hoog percentage van de autobewegingen binnen Utrecht uit korte ritten (korter dan 7,5 km) Een belangrijk deel van deze bewegingen, en zelf wat langere ritten, kan met (elektrische) fiets of OV. De plannen voor het Lombokplein e.o. zijn een flinke verbetering van de verbindingen voor voetgangers, fietsers en vervoer over water. Er is een toenemende steun voor het geven van prioriteit aan het verbeteren van kwaliteit openbare ruimte als leef- en ontmoetingsruimte in het centrum. Ook voor de aantrekkelijkheid van winkels en horeca in de binnenstad is dat goed. Daarbij past een ander *parkeerbeleid* verplaats het auto- en fietsparkeren van de straat naar garages en verplaats met name het autoparkeren zoveel mogelijk naar buiten, naar het westen van het Merwedekanaal en liefst naar aantrekkelijke overstappunten aan de rand van de stad of bij OV knooppunten in de regio. Voor het noodzakelijke autoverkeer is er voldoende capaciteit op de wegen naar de binnenstad.

Wat vooral nodig is: het echt weren van doorgaand autoverkeer

Het autoverkeer dat in de binnenstad of dat in de (westelijke) woonwijken rondom het centrum moet zijn krijgt echter onvoldoende ruimte omdat zowel de route over Graadt van Roggweg, Westplein, Daalsetunnel als de route door Oog in Al, Spinoza, Thomas á Kempis, Castesius, Josephlaan voor een belangrijk deel doorgaand autoverkeer is, geen bestemmingsverkeer voor het Centrum of de aanliggende woonwijken Als doorgaand autoverkeer echt naar de buitenring van Utrecht wordt verplaatst dan kunnen de kwaliteit van de ruimte én de bereikbaarheid van zowel het centrum als van de woonwijken daar omheen gegarandeerd worden.

Een missende spaak in het Wiel

Maar met name het autoverkeer dat naar en uit het Westen en het Noordwesten van Utrecht wil heeft, met name in zuidelijke richting, geen goede aansluiting op de buitenring. De verkeersgroepen stellen daarom voor dat de gemeente samen met hen onderzoek hoe en waar de bereikbaarheid van de buitenring voor de woonbuurten in het Noordwesten van de Stad verbeterd kan worden, zonder dat dit leidt tot een aanzuigende werking van ongewenst autoverkeer.

Maatregelen om ongewenst doorgaand autoverkeer te weren

Om de gewenste kwaliteit op het Lombokplein e.o. te waarborgen zijn ingrijpende verkeersbesluiten nodig, in het plangebied zelf én daarbuiten, m.n. om het ongewenste doorgaande verkeer te weren.

In de ontwikkelvisie en de MER staan een aantal voorstellen en die kunnen we aanvullend met voorstellen vanuit de discussie in de verkeersgroepen:

Binnen het plangebied

- Vormgeving van de doorgaande weg als autoluwe centrumstraat tussen Graadt van Roggweg en Daalsetunnel (2 maal 1 zonder binnenberm, geen parkeren langs zij bij Lombokplein)

- Ontkoppeling Vleutenseweg ⇔ stadstraat
- Het centrum (2x1 30km) begint bij afslag Flyover ⇔ Overste den Oudenlaan
- Dosering bij afslag Flyover ⇔ Overste den Oudenlaan
- Vormgeving Daalsetunnel 2 maal 1 met minimale in en uitvoegstroken
- Knijp of Knip afslag Daalsetunnel ⇔ Amsterdamsestraatweg

Westelijke stadsboulevard

- Dosering toegang Pijperlaan bij 24 Oktoberplein
- Dosering toegang Gele Brug in Leidsche Rijn
- Doering toegang stadsboulevard bij Josephlaan dosering bij Marnixbrug
- Fris alternatief bij Thomas á Kempis plantsoen
- Vasthouden aan 2x1 op Cartesiusweg
- Verbeteren aansluiting Gele Brug op buitenring in zuidelijke en noordelijke richting (betere bewegwijzering en afsnijden slinger bij NOUW2)
- onderzoek hoe en waar de bereikbaarheid van de buitenring voor de woonbuurten in het Noordwesten van de Stad verbeterd kan worden, zonder dat dit leidt tot een aanzuigende werking van ongewenst autoverkeer.

Het is opmerkelijk dat een groot deel van de aanvullende maatregelen in de stukken al genoemd wordt. Ook in de analyses van afgelopen jaren zijn enkele belangrijke maatregelen, of varianten daarvan al eerder aan de orde gesteld als noodzakelijk om onder de gewenste 15.000 autobewegingen te komen. Het zou dan ook logisch geweest zijn als de ze maatregelen gewoon in de visie verwerkt waren geweest.

Geen onderbouwing financiën onduidelijk over financiering

We missen in de omgevingsvisie een toelichting op de kosten en opbrengsten van de plannen. Ook ontbreekt een voorstel over de financiering van de plannen

Snel aan de slag, uitstel is geen optie

De Ontwikkelgroep Lombok Centraal is blij dat er brede steun is om snel te beginnen met het uitvoeren van de ontwikkelvisie. De voorstellen de infrastructuur zijn niet afhankelijk van allerlei andere ontwikkelingen en kunnen snel uitgevoerd worden. Als de weg snel gerealiseerd wordt kunnen ook de ontwikkelingen langs de Leidsche Rijn en ten noorden van het Lombokplein snel gestart worden. Voortbouwend op bestaande activiteiten en samenwerking kan de coalition of placemaking nu al aan de slag.

De discussie over het Westplein/Lombokplein heeft al veel te lang geduurd. Ontwikkelaars staan te springen om voorstellen uit te werken en uit te voeren.

De beslissingen die nodig zijn om een echt autoluw Lombokplein mogelijk te maken zijn niet eenvoudig, maar de noodzakelijke beslissingen zijn ook niet nieuw. Wij zien een groeiend maatschappelijk en politiek draagvlak voor het nemen van die beslissingen.

Voor een belangrijk deel zijn de noodzakelijke beslissingen al jaren bekend. Uitstel van beslissingen kost geld en ondergraaft de geloofwaardigheid van de politiek.