



www.lombokcentraal.nl
lombokcentraal@gmail.com

Stichting Trek Lombok door tot het Spoor

Krugerstraat 10

3531 AP Utrecht

KvK nummer: 30217199

IBAN: NL82INGB0004787725

De gemeenteraad van Utrecht
Stationsgebied Utrecht
T.a.v. M. Klewer
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Utrecht, 29 mei 2017

Betreft: Zienswijze Ontwikkelgroep Lombok Centraal op omgevingsvisie en MER
Lombokplein e.o.

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 zou de auto-intensiteit terug gebracht moeten 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. We beschreven de gewenste kwaliteiten van het Lombokplein e.o. Om deze kwaliteiten waar te maken zijn volgens de Ontwikkelgroep Lombok Centraal nog veel minder autobewegingen nodig. Deze visie kreeg brede ondersteuning.

Maar helaas, in de concept omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein van april 2017 sneuvelen de mooie ambities van de gemeente al in de fase van het plannen maken of kunnen ze niet waar gemaakt worden omdat noodzakelijke knopen over het autoverkeer niet worden doorgehakt. Als het beleid van de gemeente (de kwaliteit van de ruimte staat voorop; meer mobiliteit te voet met de fiets of met het OV; doorgaand autoverkeer weren uit centrum en woonwijken en verplaatsen naar buitenring) echt omgezet wordt in stevige maatregelen is het wel mogelijk om een mooi en autoluw Lombokplein te realiseren.

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 de stedelijke functies van een binnenstadplein vergelijkbaar met het Neude: verbinden en ontmoeten, poort van Lombok, een kleinschalig eigenwijze plek t.o.v. de grootschalige ontwikkelingen ten zuiden van de Leidsche Rijn, verschillende kwaliteiten die elkaar versterken, dat is de kern van toekomstige ontwikkeling van dit deel van het nieuwe centrum.

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 stedelijk 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. Ook is de Ontwikkelgroep Lombok Centraal blij met het steeds meer benutten van het gedachtegoed van 'stad op ooghoogte', plintmanagement en placemaking. Dit is onontbeerlijk om de Lombokse identiteit en 'ontmoeten en verbinden' in het gebied te ontwikkelen.

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 (rondvaart)boten kunnen keren, minimaal 20 meter breed. 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 de al bij het masterplan vastgestelde criteria voor bevaarbaarheid van de Leidsche Rijn (doorvaarhoogte, breedte, diepte) niet ter discussie staan. Vermeld deze criteria expliciet in de omgevingsvisie.

3. *Meer benutten kansen voor groen*.

Naast een doorlopende groenstrook op de zuidoever van de Leidsche Rijn en een groen Lombokplein heeft de Ontwikkelgroep Lombok Centraal 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 en zien die graag opgenomen in de omgevingsvisie.

4. *Lomboks wonen op het Lombokplein*

In de omgevingsvisie staan veel goede ambities voor wonen in de omgeving van het Lombokplein: een mix van woningtypes, minimaal 20% sociaal (exclusief studentenwoningen), 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. Buenos Aires is bijvoorbeeld erg naar binnen gericht en dat is niet erg Lomboks. De OLC vindt het belangrijk dat we voor het Lombokplein e.o. ons expliciet richten op de groep mensen die kiezen voor autoluw wonen (minimale parkeernorm, eventueel parkeren op afstand).

Het Lombokplein wordt zeker voor voetgangers en fietsers de poort naar Lombok. Aan de kant van de Graadt van Roggeweg wordt de verlengde Damstraat één van de ingangen voor auto's voor het winkelgebied Damstraat Kanaalstraat. Voor de herkenbaarheid en vindbaarheid van dit winkelgebied is het van belang dat bouwhoogtes en uitstraling bij deze ingang aansluiten op de Lombokse identiteit van het winkelgebied.

5. *Realiseer de kwaliteiten van het Lombokplein door maximaal 15.000 autobewegingen per etmaal en liefst veel minder te faciliteren* (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 aangegeven 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 voort 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 Roggeweg 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 bij lange na 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 de Volksbank en andere bestaande kantoren langs de Graadt van Roggweg het Jaarbeursplein en deels om nieuw parkeren uit fase 1 (hotel en HUQ, Westflank Noord) nieuw parkeren uit 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. De capaciteiten van de bestaande (niet publieke) parkeergarage en de geplande parkeergarage bij de Westflank Noord zijn nog gebaseerd op parkeernormen die niet meer passen in het actuele parkeerbeleid. Door modal shift en verplaatsen van parkeren naar het westen van het Merwedekanaal kan de auto-intensiteit op de Graadt van Roggweg verder verminderd worden. De overcapaciteit van deze parkeergarages kan mogelijk benut worden voor fietsparkeren en het oplossen van een aantal autoparkeerproblemen in het gebied (bijv. parkeren NH-hotel en het verminderen van het straatparkeren in Lombok). Laten we samen met bestaande en nieuwe bedrijven in het gebied onderzoeken wat nodig is om vast te houden aan die goede ambitie om de binnenstad al bij het Merwedekanaal te laten beginnen. 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, dus een investering die te veel autoverkeer faciliteert. 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 Sijpesteijnkade, 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. Een Multilaterale Ontwikkel Overeenkomst is een goede basis voor het bouwen van een coalitie voor placemaking. In het proces en de coalitie voor placemaking verdienen kleinere, lokale initiatieven extra ondersteuning.

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 maaiveldvariant 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 (sutiluw 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 de 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 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 van de 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 woonbuurten 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 woonbuurten daar omheen gegarandeerd worden.

Een missende spaak in het Wiel

Maar 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 ontwikkeling en de MER staan een aantal voorstellen en die kunnen we aanvullen met voorstellen vanuit de discussie in de verkeersgroepen:

Binnen het plangebied

- Vormgeving van de doorgaande weg als autoluwe centrumstraat tussen Graadt van Roggeweg en Daalsetunnel (2 maal 1 zonder binnenberm, geen parkeren langsrij bij Lombokplein)
- Ontkoppeling Vleutenseweg ⇔ stadstraat
- Het centrum begint bij afslag fly-over ⇔ Overste den Oudenlaan (De hele Graadt van Roggeweg 2x1 30km)
- Dosering toegang Graadt van Roggeweg bij afslag fly-over ⇔ 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
- Snelheidsbeperkende maatregelen (inclusief handhaving)
- 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.

In het beleid t.a.v. luchtkwaliteit en mobiliteit was het de bedoeling om de auto-intensiteit terug te brengen tot maximaal 15.000 per etmaal door Oog in AI en 20.000 op de Cartesiusweg. In de plannen voor de Westelijk Stadsboulevard die nu ook ter inspraak liggen worden veel meer auto's gefaciliteerd, onder meer omdat te veel van het verkeer ten onrechte tot bestemmingsverkeer wordt gerekend.

Ten slotte is het nodig om zeer hoog in te zetten op autoluwe groei van de stad, onder meer In het Cartesiusgebied en de Merwedekanaalzone.

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 deze maatregelen gewoon in de visie verwerkt waren geweest. De ontkoppeling van de Vleutenseweg en de maaiveldvariant stond al in de Ontwikkelvisie Lombokplein e.o. en is dus vastgesteld beleid. Veel van de maatregelen zijn volgens ons consequent doorvoeren van 3 x Slim. De concept omgevingsvisie Lombokplein e.o. en het concept ontwerp van de Westelijke stadsboulevard zijn volgens ons juist in strijd met het eerder geformuleerde beleid.

Hoe komt de gemeente / de MER eigenlijk aan de 17.000 auto's per etmaal?

Door de autonome ontwikkeling van de stad én door de ontwikkeling van het Beurskwartier en het Lombokplein e.o. stijgt de automobiliteit (stijgende aantallen mensen die wonen werken en bezoeken) tegelijkertijd vindt er verschuiving in mobiliteit plaats (meer lopen, fietsen, OV; anders parkeren, anders inrichten wegen). Voor het Westplein komen de berekeningen op een groei van 19.400 naar 21.400 auto's.

Hoe komt de MER nu op 17.000 auto's per etmaal.

Door een knijp Daalsetunnel ⇔ Amsterdamsestraatweg in beide richtingen daalt het autoverkeer met 2 indexpunten.

Twee andere punten leveren veel meer op:

- In het verkeersmodel zijn alleen maatregelen opgenomen die concreet zijn en waarvoor geld gereserveerd is. Er is een 'Beleidsberekening' van 3x Slim gemaakt. Waarin ook de maatregelen meegenomen zijn die nog niet geconcretiseerd en gefinancierd zijn. Dat levert nog een extra 10 procent vermindering van autoverkeer op het Westplein op.
- Daarnaast zouden de huidige verkeersmodellen onvoldoende rekening houden met menselijk gedrag en andere mobiliteitskeuzes door het Nieuwe Werken en nieuwe deelconcepten, dat zou nog een extra verkeersreductie van 5% opleveren.

Maar:

- wat is de garantie dat al de maatregelen van 3x slim worden uitgevoerd. Nu al zien we dat er weinig overblijft van mooie plannen om het verkeer op de Graadt van Roggeweg - Westplein en op de Westelijke Stadsboulevard terug te brengen.
 - in de verkeersmodellen zijn ook niet alle ontwikkelingen in de stad opgenomen (Als je de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone meerekent groeit het autoverkeer nog een paar procent meer. De groei van de stad naar 400.000 of meer inwoners is nog lang niet helemaal in concrete ontwikkelingen uitgewerkt).
- Het belangrijkste punt is dat in de MER op basis van deze redenering alleen de verkeerscijfers van de Graadt van Roggeweg – Westplein en Daalsetunnel naar beneden worden bijgesteld. Als je de cijfers zou aanpassen dan zou je dat voor alle wegen in Utrecht moeten doen en dan zou dat niet alleen voor de plansituatie, maar ook voor de referentie situatie gelden. Nu wordt de suggestie gewekt dat er specifieke maatregelen zijn in het plan die het verkeer op het Westplein verminderen. Maar er is alleen een beleidswens die het verkeer in de hele stad vermindert met of zonder ontwikkeling van het Beurskwartier en het Lombokplein. Zo'n redenering wordt in geen enkel ander project gepresenteerd.

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.

De ontwikkeling van het Lombokplein e.o. kost netto € 51 miljoen (bruto ruim € 60 miljoen) Daarin zitten alle kosten inclusief Graadt van Roggeweg en Daalsetunnel en Van de Leidsche Rijn inclusief Van Sijpesteijnkade en verbreding Van Sijpesteijntunnel.

In de voorjaarsnota 2017 is één derde van deze investering geregeld uit de gelden die de stad gaat krijgen uit de groei van de stad. Het staat (nog) niet op papier, maar wij begrijpen dat het de bedoeling is dat in 2018 en 2019 de twee andere derden ook zo geregeld worden. Hiermee zou de financiering geregeld zijn. De maatregelen zijn nog niet opgenomen in het Meerjarenperspectief bereikbaarheid

Een belangrijk punt is dat de bebouwing op het Lombokplein, programmatisch en financieel niet als een taakstelling zijn opgenomen, zodat dit geen belemmering is voor een groter Lombokplein.

De OLOC stelt voor een toelichting op de kosten en opbrengsten van de plannen en de financiering op te nemen in de omgevingsvisie

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.