

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein

Beleidsveld	Stationsgebied
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Carla Mesman
Kenmerk	8072905b
Vergaderdatum Raad	
Geheim	Ja, een bijlage

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp voor de herstructurering van het Westplein, de Leidse Rijn en de Graadt van Roggenweg (project Lombokplein) inclusief alle bijlagen vast te stellen.
2. De ongelijkvloerse kruising tussen fietsroute Leidseweg/Van Sijpesteijnkade en de stadsstraat als voorkeursvariant vast te stellen als uitgangspunt voor de verdere planvorming.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Geheimhouding

Het college heeft tijdelijke geheimhouding opgelegd op de bijlage 'Financiële haalbaarheid Lombokplein' op grond van artikel 55 lid 1, artikel 86 lid 2 en artikel 25 lid 2 Gemeentewet om redenen genoemd in artikel 10 lid 2 sub b en g Wet Openbaarheid van bestuur totdat het project is gerealiseerd, of zoveel eerder als het college de raad hierover (gedeeltelijk) in openbaarheid kan informeren. De raad wordt separaat gevraagd deze geheimhouding op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet in de eerstvolgende raadsvergadering te bekrachtigen.

Geheimhouding is nodig om het gemeentelijke financiële belang te beschermen en om onevenredige benadeling van de gemeente, dan wel onevenredige bevoordeling van derden te voorkomen. In de bijlage zijn financiële uitgangspunten en gegevens over het project Lombokplein opgenomen. In het kader van toekomstige onderhandelingen over gronduitgifte en de aanbesteding van werkzaamheden in deze ontwikkeling dienen deze gegevens niet openbaar te worden gemaakt.

Samenvatting

Voorliggende Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE / FO) voor de herstructurering van het Westplein, de Leidse Rijn en de Graadt van Roggenweg betreft een nadere uitwerking van de in eind 2017 vastgestelde Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein.

Het concept PvE/FO heeft ter inzage gelegen. De ingediende reacties hebben geleid tot kleine aanpassingen van het PvE/FO en zijn beantwoord in bijgaande Reactienota.

Voorgesteld wordt om bij de verdere planvorming een ongelijkvloerse kruising voor fietsverkeer Leidseweg/Van Sijpesteijnkade en de stadsstraat als uitgangspunt te nemen.

Context

Aanleiding

Op 7 december 2017 heeft de raad de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein inclusief de 2e Actualisatie Aanvullende MilieuEffectRapportage (MER) vastgesteld. Ook werd besloten om te starten met het opstellen van een PvE/FO voor het ontwikkelgebied Lombokplein. De omgevingsvisie is het (ruimtelijke) kader voor verdere uitwerking in een Programma van Eisen (PvE) en Functioneel Ontwerp (FO) voor de openbare ruimte van onder andere het deelproject Lombokplein.

Bij vaststelling van de omgevingsvisie zijn 2 amendementen en 3 moties aangenomen ten behoeve van het deelproject Lombokplein. Bij de uitwerking van het PvE / FO zijn deze meegenomen: Het Amendement Lombokpark (A2017/68) is vooruitlopend op het nu ter vaststelling voorliggende PvE al uitgewerkt en vastgesteld in de gemeenteraad op 20 september 2018. Het amendement vroeg om een toevoeging van 50% meer groen ten koste van bebouwing. De aangepaste Omgevingsvisiekaart laat minder bebouwing en meer groen zien in de vorm van het Lombokpark en twee semi-openbare binnentuinen. Het Amendement Robuuste weg (A2017/67) en de Moties Ja! Nu echt vooruit op de Leidseweg/Van Sijpesteijnkade (M2017/244) en Parkeervoorzieningen in ontwikkelgebied Lombokplein, nee bedankt! (M2017/242) zijn integraal uitgewerkt in het voorliggende PvE/FO. Ook de Motie Westplein: van verkeersplein naar een leefbare straat (M2017/241) is uitgewerkt, de resultaten zijn als bijlage bij het PvE/FO opgenomen.

Varianten fietsoversteek

Voor de fietsoversteek Verlengde Van Sijpesteijnkade zijn twee varianten uitgewerkt, conform de Motie M2017/244 Ja! Nu echt vooruit op de Leidseweg en Van Sijpesteijnkade. In het PvE/FO zijn beiden kruisingsvarianten uitgewerkt en de ruimtelijk en verkeerskundige verschillen toegelicht. In overleg met verschillende stakeholders (Fietzersbond, Klépierre/CMU, bewoners, eigenaar NH Hotel) is een rapportage opgesteld met alle voor- en nadelen. Uit dit proces is gebleken dat Fietzersbond en Klépierre/CMU een voorkeur hebben voor ongelijkvloerse variant (betere doorstroming). De bewoners en de eigenaar van het NH Hotel hebben juist voorkeur voor een gelijkvloerse kruising (passend bij centrum, meer ruimte voor groen en verblijf). Naar aanleiding van de inspraakreactie van de OLC zijn nog twee varianten van de gelijkvloerse kruising uitgewerkt en verkeerskundig gesimuleerd, de resultaten zijn als bijlage van het PvE/FO toegevoegd.

Afgestemd

Het product is afgestemd in het supervisieteam (welstand) Stationsgebied en in de BlnG (Toetsingscommissie Beheer Inrichting Gebruik van de openbare ruimte). De Veiligheidsregio Utrecht (VRU) geeft aan in zijn algemeenheid meer voorkeur voor een 2x2 weg te hebben, in relatie tot de bereikbaarheid bij calamiteiten en het effect op de aanrijtijden, maar is positief over de oplossingen die gevonden zijn om een robuust ontwerp van de stadsstraat te maken.

Met Park Plaza worden afspraken gemaakt over een grondruil, omdat een deel van hun huidige parkeerplaats op de toekomstige locatie van de Leidse Rijn, oever en openbare pad ligt. Deze parkeerplekken kunnen verplaatst worden naar een locatie in eigendom van de gemeente in de kom van de HOV-baan.

Beoogd effect

Het project Lombokplein gaat over het herstellen en versterken van de bestaande identiteit van het gebied. Enerzijds door het doortrekken en herstellen van de Leidse Rijn, met daarlangs de doorgaande route voor langzaam verkeer. Anderzijds door het herstellen van het stedelijk weefsel: een prettig levendig stuk stad maken. Door het verbinden van Lombok met het centrum, maar ook het verbinden van beide zijden van het water. En door de huidige verkeersbundel te transformeren naar

een stadsstraat met goede oversteekbaarheid voor langzaam verkeer, maar ook een robuuste weg die zorgt dat de binnenstad voldoende bereikbaar blijft voor autoverkeer. Het woningbouwprogramma voorziet in 45% sociaal, waarvan 10% onzelfstandige studentenwoningen, 35% midden categorie en 20% vrije sector, verdeeld over twee bouwblokken. De westzijde van het stationsgebied wordt dus getransformeerd van een industriële omgeving, met een grote ontsluitingsfunctie, naar een levendig centrum met woningen, kantoren, recreatie en uitgaan. Een stedelijke context met een gezonde en (economisch) aantrekkelijke omgeving. Er is een optimale mix gezocht tussen een bereikbare stad en een stad met ruimtelijke kwaliteit.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- **11 december 2003** Raadsbesluit (raadsvoorstel 2003, nr. 277) inzake het Masterplan Stationsgebied. De gemeenteraad stelt het Masterplan Stationsgebied vast.
- **4 november 2004** Raadsbesluit (raadsvoorstel 2004, nr. 190) inzake vaststelling actualisatie Masterplan Stationsgebied.
- **14 december 2006** Raadsbesluit (raadsvoorstel tot vaststelling van het Structuurplan) (2006, nr.238);
- **9 juli 2015** [Raadsbesluit tot vaststelling van de toekomstvisie "Healthy Urban Boost" incl. Amendement 2015/55.](#)
- **29 september 2015** [Commissiebrief Aanpak 2e fase Stationsgebied](#) (997)
- **30 augustus 2016** [Raadsbrief Keuzedocumenten Nieuw Centrum](#) (1612)
- **1 november 2016** [Raadsbrief Duiding Stadsgesprek Het Nieuwe Centrum](#) (1714)
- **18 april 2017** [Raadsbrief Conceptomgevingsvisie en MER Beurskwartier en Lombokplein](#) (1942)
- **29 juni 2017** [Voorjaarsnota 2017](#)
- **3 oktober 2017** [Raadsbrief nadere toelichting geheime Financiële verkenning Lombokplein](#) (2148)
- **27 oktober 2017** [Raadsbrief Omgevingsvisie deelgebied Beurskwartier en Lombokplein](#) (2194)
- **4 december 2017** [Memo Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein](#) (4987421/1712041203-BJ); toezeggingen tijdens technische bijeenkomst 30 november jl. inclusief Presentatie Lombokplein: resultaten stresstest
- **7 december 2017** [Raadsbesluit Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein \(2017/96\)](#)
- **5 juli 2018** [Voorjaarsnota 2018](#)
- **6 juli 2018** [Memo Uitwerking Motie M2017/244 Ja! Nu echt vooruit op de Leidseweg/Van Sijpesteijnkade](#)
- **17 september 2018** [Memo Aangepaste omgevingsvisiekaart Lombokplein](#)
- **20 september 2018** [Raadsbesluit Vaststelling aangepaste omgevingsvisiekaart Lombokplein](#)
- **19 december 2019** [Raadsbrief uitkomsten verkeersstudie Noordwest](#)
- **29 mei 2020** [Raadsbrief Vrijgave concept Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein](#)

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp voor de herstructurering van het Westplein, de Leidse Rijn en de Graadt van Roggenweg (project Lombokplein) inclusief alle bijlagen vast te stellen.
Argumenten	
1.1	Het Programma van Eisen is een uitwerking van de ambities en doelstellingen in de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein voor het plandeel Lombokplein. Het gebied van het Westplein en omgeving wordt hersteld en versterkt door het doortrekken en herstellen en bevaarbaar maken van de Leidse Rijn, met daarlangs de doorgaande route voor langzaam verkeer. Lombok wordt verbonden met het centrum, door de huidige verkeersbundel te transformeren naar een stadsstraat met goede oversteekbaarheid voor langzaam verkeer, maar ook een robuuste weg die zorgt dat de binnenstad voldoende bereikbaar blijft voor autoverkeer. Er ontstaat een prettig levendig, groen en gezond stuk stad. De oorspronkelijke plangrens van het stationsgebied wordt hiermee uitgebreid met de Graadt van Roggenweg. De herinrichting van de Graadt van Roggenweg heeft tezamen met de herinrichting van

	het Westplein een doserende werking op het aantal auto's, zodat de verkeersinfrastructuur tijdig in overeenstemming wordt gebracht met de gewenste verkeerscapaciteit. In overeenstemming met de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein en het stedelijk mobiliteitsbeleid SRSRSB.
1.2	<u>Het Programma van Eisen voorziet in circa 350/400 woningen in een gedifferentieerd programma met zowel sociale huur en middencategorie als (betaalbare) koop en/of beleggers huur, conform de Woonvisie en aanvullend programma.</u> Het programma voorziet in 45% sociaal (waaronder een bijzonder woonconcept voor dragende en vragende bewoners en 10% onzelfstandige studentenwoningen), 35% midden categorie en 20% vrije sector, verdeeld over twee bouwblokken. Het percentage sociaal is hoger dan genoemd in de Omgevingsvisie, waarin werd uitgegaan van 20% sociaal exclusief studentenwoningen. De uitbreiding die het NH Hotel wil realiseren (60 kamers en restaurant) wordt mogelijk gemaakt; deze uitbreiding past binnen de geactualiseerde Hotelnota. Op een aantal plekken in de plinten is plek voor horeca, dienstverlening, een buurthuiskamer en creatieve bedrijfsruimte. Ook is er plek voor kleinschalige kantoorruimte en een ruimte reservering voor een mogelijke maatschappelijke en/of zorgvoorziening.
1.3	<u>De ambitie voor een duurzame en gezonde verstedelijking is in dit plan vertaald in een op maat gemaakt mobiliteitsconcept met zo min mogelijk extra parkeerplaatsen.</u> In lijn met de ontwikkeling van het parkeerbeleid, wordt in dit project onderbouwd dat nieuwe woningen kunnen worden gebouwd, zonder of met een beperkt aantal nieuwe parkeerplaatsen, in lijn met de Motie Parkeervoorzieningen in ontwikkelgebied Lombokplein nee bedankt! (M2017/242). Dit maatwerk is onderbouwd op basis van een pakket aan verschillende maatregelen, zoals bouwen voor doelgroepen met een lager autobezit (sociale huur/middenhuur), maximale inzet op het faciliteren van deelauto's en extra fietsparkeervoorzieningen en bezoekersparkeren op afstand. Op basis van bovenstaande zijn circa 60/65 parkeerplaatsen nodig voor het toekomstige programma, aanzienlijk minder dan het uitgangspunt in de Omgevingsvisie. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van de beschikbare gebouwde parkeercapaciteit in de omgeving. In het vervolg wordt onderzocht in hoeverre dit aantal parkeerplaatsen nog verder kan worden verminderd, bijvoorbeeld door dubbelgebruik van parkeercapaciteit in de omgeving. De definitieve parkeeroplossing dient in het bestemmingsplan opgenomen te worden.
1.4	<u>Het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp voorziet in een stadsstraat van 2x1 rijstroken, met een afwikkelingscapaciteit van maximaal 17.000 voertuigen per etmaal ter verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.</u> Voorliggend ontwerp voldoet aan het uitgangspunt van een 2x1 stadsstraat met 30 km/uur en een afwikkelingscapaciteit van maximaal 17.000 voertuigen per etmaal. De resultaten van de dynamische simulatie wijzen uit dat de afwikkeling in de (maatgevende) ochtendspits goed is, uitgaande van 500 voertuigen per uur per richting. Er ontstaan wachtrijen, maar de terugslag is beperkt.
1.5	<u>Uit de verkeersstudie Noordwest volgt een scenario waarbij de intensiteit van 15.000 voertuigen per etmaal kan worden bereikt ter verbetering van de verblijfskwaliteit en leefbaarheid conform Motie Westplein: van verkeersplein naar een leefbare straat (M2017/241).</u> In het kader van mobiliteitsplan SRSRSB is een studie gedaan naar de verkeerscirculatie in het noordwestelijke deel van de stad. Het doel van de studie was om in de lijn van het mobiliteitsbeleid het doorgaande verkeer door de stad zoveel mogelijk te beperken ten gunste van voldoende ruimte voor langzaam verkeer en verblijfskwaliteit in de verschillende projecten in het noordwesten van de stad, zoals het project Lombokplein. In deze studie wordt de Begrenzingsvariant voorgesteld. Door de inrichting van het project Lombokplein in combinatie met wachtrijmanagement (Dynamisch Verkeersmanagement) kan, nadat deze maatregelen zijn gerealiseerd, op

	gemiddelde werkdagen een intensiteit van 15.000 voertuigen per etmaal worden bereikt. De knip Catharijnesingel levert een belangrijke bijdrage aan dit doel. Deze intensiteit is in lijn met de Motie Westplein: van verkeersplein naar een leefbare straat (M2017/241). Uiteraard kunnen er zich situaties voordoen, zoals pieken bij evenementen of hele drukke dagen, dat er meer dan 15.000 voertuigen rijden. De intensiteit van 17.000 voertuigen is te verwerken op deze piekmomenten. In andere scenario's uit de studie NW, die tot nog minder autoverkeer op het Westplein leiden, ontstaan grote problemen op netwerkniveau elders in de stad en op de Ring en zijn ook vanuit economisch perspectief niet haalbaar gebleken. Het voorkeursscenario van verkeersmaatregelen in Noordwest wordt als onderdeel van de actualisatie mobiliteitsplan SRSRSB in besluitvorming gebracht.
1.6	<u>De stadsstraat is robuust ontworpen, zodat bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten is geborgd.</u> In het ontwerp is rekening gehouden met een overrijdbare middenberm, bredere langspaarvakken en overrijdbare fietspaden/voetpaden voor nood- en hulpdiensten, in lijn met het Amendement Robuuste stadsstraat (A2017/67). Daarnaast kan door het toepassen van dynamisch verkeersmanagement de route van onverhoopt opstropend verkeer worden vrijgemaakt. Voor calamiteiten buiten het gebied kunnen nood- en hulpdiensten gebruik maken van de HOV-baan.
1.7	<u>Het Programma van Eisen komt tegemoet aan de ambities van gezonde, groene, duurzame verstedelijking.</u> Er wordt behoorlijk veel groen en water toegevoegd, doordat er zoveel mogelijk is ontworpen vanuit het principe "groen, tenzij...". De toename van groen ontstaat met name door de realisatie van een natuurvriendelijke oever van de Leidse Rijn, 200 extra bomen, hagen langs de trambaan, veel meer groene zones rondom nieuwe en bestaande bebouwing, twee (semi) openbare tuinen en het Lombokpark. Dit extra groen vergroot de ecologische, recreatieve en landschappelijke kwaliteit van het bestaande stedelijk groen van Utrecht voor mensen, planten en dieren, draagt bij aan gezonde verstedelijking en klimaatadaptatie. Ook andere aspecten zoals energiezuinig en circulair ontwikkelen, stimuleren van bewegen en ontmoeten en gezonde mobiliteit zijn uitgewerkt.
1.8	<u>Stakeholders en belanghebbenden zijn overwegend positief.</u> De plannen worden over het algemeen positief ontvangen. Het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp zijn tijdens het ontwerpproces op een aantal punten aangescherpt op basis van ideeën en wensen van belanghebbenden. Bijvoorbeeld op de Graadt van Roggenweg (meer groen, fietsstraat met langsparkeren op deel van de Graadt van Roggenweg) en met betrekking tot het Lombokpark.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>De voorgestelde ontwikkeling heeft consequenties voor de doorstroming van de bussen op de Graadt van Roggenweg.</u> De reistijden op de Graadt van Roggenweg na herinrichting nemen iets toe, dit heeft een weerslag op de doorstroming van bussen. Met de Provincie is afgesproken dat samen onderzocht wordt op welke wijze de (stads)bussen zo snel mogelijk door het laatste stuk van de Graadt van Roggenweg kunnen bewegen, bijvoorbeeld door het inzetten van dynamisch verkeersmanagement maatregelen. Ook wordt onderzocht of de lijnvoering van de streekbussen via de Zuidradiaal (HOV baan Transwijk) kan gaan lopen. Indien niet gekomen wordt tot een oplossing, dan wordt het inpassen van een busstrook op de Graadt van Roggenweg alsnog onderzocht.
1.2	<u>De Van Sijpesteijnbrug is niet toegankelijk voor minder validen.</u> Het gehele plangebied is toegankelijk voor minder validen. Ook Park Plaza en De Stek zijn bereikbaar voor minder validen, maar niet via de toekomstige voetgangersbrug (Van Sijpesteijnbrug). Gezien de eisen aan doorvaarhoogte en de verschillen in hoogte van de beide kades kan deze brug alleen maar met traptreden uitgevoerd worden.

1.3	<u>De bevaarbare Leidse Rijn staat op gespannen voet met andere vormen van gebruik.</u> De roeiverenigingen maken zich zorgen dat het doortrekken van de Leidse Rijn zal leiden tot meer pleziervaart op het Merwedekanaal. De Van Sijpesteijntunnel is op het smalste deel bijna 14 meter breed. Te smal voor alle eisen op dit deel van de route. Er is daarom gekozen voor een indeling die uitgaat van iets meer breedte van het huidige fietspad, in aansluiting met fietspaden in de omgeving (4,5 meter) en een verbreding van het water naar 5,5 meter, zodat er voldoende ruimte is voor kleine rondvaartboten en vergroening van de wand in de tunnel. Dit is voor grote rondvaartboten te smal. In een deel van de tunnel wijkt de breedte van het trottoir af van de standardeis van 3 meter, daar wordt het trottoir 2,6 meter. Verwacht wordt dat de toename van grotere (motor)boten beperkt zal zijn, mede gezien de lage doorvaarhoogte van de Muntbrug. In de komende periode (2020-2022) wordt een Watervisie opgesteld, deze integrale visie gaat over het duurzame gebruik van het openbare water en haar oevers in de stad Utrecht, waarin onderwerpen zoals het ligplaatsenbeleid, de doorvaarttijden, roeien, zwemmen, handhaving op het water een plek krijgen. Besluitvorming over de Watervisie vindt plaats voordat de Leidse Rijn wordt doorgetrokken.
1.4	<u>Inzet van mobiliteitsmanagement maatregelen behaalt weinig verkeersreductie op het Westplein.</u> Naar aanleiding van de Motie Westplein: van verkeersplein naar een leefbare straat (M2017/241) is onderzoek gedaan naar een mogelijke verkeersreductie middels een pakket van kosteneffectieve mobiliteitsmanagement maatregelen. De doelgroep blijkt heel diffuus, waardoor een zeer grote groep bereikt moet worden om een structurele verkeersreductie te bewerkstelligen. Daarbij hebben de strengere richtlijnen van de AVG tot gevolg dat de doelgroep lastiger te bereiken is en de in te zetten maatregelen minder effectief zullen zijn. De maximaal te behalen structurele verkeersreductie met inzet van mobiliteitsmanagement maatregelen is 250 tot 400 motorvoertuigen per etmaal. Derhalve stellen wij voor om eerst de effecten van de knip Catharijnesingel en het begrenzen op de Graadt van Roggenweg af te wachten. Daarnaast zal ten tijde van de werkzaamheden een rol zijn weggelegd voor mobiliteitsmanagement, omdat er dan geruime tijd sprake zal zijn van een verminderde capaciteit op de route. De ervaringen met mobiliteitsmanagement tijdens de werkzaamheden worden gebruikt om gericht te komen tot een verdere reductie. Tevens putten we ervaringen uit de nu lopende acties in het kader van de Korte Termijn Aanpak, zoals bijvoorbeeld de werkgevers/doelgroepen aanpak van Goedopweg en zijn we met werkgevers en publiekstrekken in het Stationsgebied in gesprek over het duurzaam verminderen en spreiden van mobiliteit en anders reizen i.r.t. corona.
1.5	<u>De financiële dekking is nog niet rond en loopt nog niet in de pas met de fasering van het project.</u> De vaststelling van voorliggend PvE/FO is een mooie stap in de voortgang van het project. Uit de haalbaarheidsanalyse van deze gebiedsopgave blijkt dat het project sluit op een saldo van € 60,4 miljoen negatief op eindwaarde per 31/12/30. Uitgangspunt bij deze berekening is een start van de uitvoering in 2024. De financiële haalbaarheidsanalyse van het project is opgenomen als geheime bijlage. Om het tekort op het project te dekken zijn in de Voorjaarnota's 2017 en 2018 meerjarige tranches bestemd van € 3 miljoen structureel. En in de Programmabegroting 2021 stellen we voor om € 700.000 structureel hieraan toe te voegen. Ook zijn vanuit andere programma's bijdragen beschikbaar van in totaal € 6,8 miljoen. En de ongelijkvloerse kruising is financieel gedekt (€ 2,4 miljoen) onder voorbehoud van besluitvorming over de Programmabegroting 2021. Vanaf 2021 start de volgende planfase, namelijk het uitwerken van het project in een Voorlopig Ontwerp en een bestemmingsplan. Bij het in procedure brengen (vrijgeven voor inspraak) van het concept bestemmingsplan en daarna het vaststellen van het bestemmingsplan door de raad, moet de financiële haalbaarheid worden aangetoond. Er is meerjarige dekking beschikbaar, maar dit sluit in de tijd nog niet aan op de beoogde start van uitvoering en looptijd van het project. Om daadwerkelijk te kunnen starten met realisatie van het project moeten het inhoudelijke plan en de financiën op

	elkaar zijn afgestemd en moet de financiële dekking van het project rond zijn. Verschillende oplossingsrichtingen worden momenteel onderzocht. De financiële strategie wordt verder uitgewerkt in de aanloop naar de Voorjaarsnota 2021 en de planning van het project Lombokplein wordt daarop afgestemd. Eventuele inhoudelijke bijstelling van het plan wordt in het voorlopig ontwerp meegenomen, mits passend binnen de door de raad vastgestelde ambities in de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein. Voorstellen voor (extra) dekking en de benodigde voorfinancieringsopgave zullen bij de Voorjaarsnota onderdeel zijn van de integrale afweging.
Beslispunt	
2	De ongelijkvloerse kruising tussen fietsroute Leidseweg/Van Sijpesteijnkade en de stadsstraat als voorkeursvariant vast te stellen als uitgangspunt voor de verdere planvorming.
Argumenten	
2.1	<u>Doorstroming voor doorgaand fietsverkeer wordt hierin beter gefaciliteerd.</u> De ongelijkvloerse variant is op het gebied van fietscomfort voor de doorgaande fietser op de route Leidseweg – Van Sijpesteijnkade vice versa gunstiger, deze fietser kan ongehinderd, zonder wachttijd bij verkeerslichten, doorrijden. En heeft om deze reden de voorkeur van de Fietzersbond. Alleen bestemmings- fietsverkeer moet wachten voor het verkeerslicht op de kruising. De doorstroming van auto's is in beide varianten min of meer gelijk, mede omdat er op maaiveld op deze locatie sprake is van relatief veel overstekende fietsers, bijvoorbeeld van/naar de Jaarbeurspleinstalling en van/naar de Daalsetunnel.
2.2	<u>De ongelijkvloerse kruising faciliteert de groei van fietsverkeer.</u> De kruising is een van de grote barrières op de fietsroute tussen Leidsche Rijn/Utrecht West en de Binnenstad (de Stadscorridor uit het Masterplan Stationsgebied in de rol van verbinden, herstellen en betekenis geven). Een ongelijkvloerse kruising voor dit fietsverkeer slecht deze barrière en maakt groei op deze route mogelijk. In het kader van de actualisatie van SRSRSB moet onderzocht worden of zo'n groei elders kan worden opgevangen. Naar aanleiding van een inspraakreactie zijn nog twee varianten van de gelijkvloerse kruising uitgewerkt en verkeerskundig doorgerekend. De resultaten, bijgevoegd als bijlage van het PVE/FO, bevestigen dat ook deze varianten van de gelijkvloerse kruising de groei niet kunnen opvangen.
Kanttekeningen/Risico's	
2.1	<u>De ongelijkvloerse kruising heeft minder plek voor groen en verblijfsruimte dan in de gelijkvloerse variant.</u> Het ruimtegebruik van de ongelijkvloerse variant is zeer groot. Hierdoor is er minder ruimte beschikbaar op het trottoir en kan er geen groen of bijvoorbeeld gevelterras ingepast worden. Dit kan negatieve effecten hebben op de ontwikkeling van plintfuncties in de gebouwen. De ongelijkvloerse kruising heeft om deze redenen niet de voorkeur van de OLC en de eigenaar van het NH Hotel.
2.2	<u>De ongelijkvloerse kruising zorgt voor een zwaardere belasting van de binnenstadsas dan de gelijkvloerse variant.</u> Bij een ongelijkvloerse kruising wordt een praktisch ongelimiteerde hoeveelheid fietsverkeer richting binnenstadsas gestuurd. Ambitie is om de binnenstadsas te ontlasten van extra doorgaand fietsverkeer. Door het bieden van meer alternatieve routes kan het fietsverkeer meer worden gespreid, zoals bijvoorbeeld de route via de beoogde fietstunnel ter hoogte van Nicolaas Beetsstraat en de route via de Daalsetunnel (om de noord).

Financiën

Het realiseren van de onderdoorgang voor de doorgaande fietsers kost circa € 2,4 miljoen extra, inclusief plan- en vatkosten. De besluitvorming over de financiële inpassing van de ongelijkvloerse kruising is opgenomen in de Programmabegroting 2021 als onderdeel van het investeringspakket binnen de bredere corona aanpak, gericht op de ontwikkeling van mobiliteitstransitie. Zie voor specificatie en verdere financiering de geheime bijlage.

Vervolg

Het PvE is het kader voor het op te stellen bestemmingsplan, deze kan in 2021 in procedure gebracht worden, mits er zicht is op een sluitende financiële dekking. Na vaststelling van het PvE/FO wordt ook het Voorlopig Ontwerp uitgewerkt.

Een uitvoeringsfasering en BLVC paragraaf is onderdeel hiervan. Ook in deze fase worden diverse belanghebbenden geïnformeerd en waar mogelijk geconsulteerd.

Participatie

Diverse belanghebbenden zijn betrokken en geconsulteerd tijdens het opstellen van het PvE/FO, zoals bewoners (waaronder de Ontwikkelgroep Lombok Centraal), ondernemers en gebouweigenaren in de omgeving (waaronder Klépierre en CMU), de Provincie Utrecht, Qbuzz, Veiligheidsregio Utrecht, woningcorporaties, de Fietsersbond, het Solgu (Stedelijk Overleg Lichamelijk Gehandicapten Utrecht Onbeperkt), etc.

Om zo goed mogelijk aan te sluiten bij de verschillende belangen van alle betrokken partijen is gekozen voor een participatieaanpak op maat. Voor het mobiliteitsvraagstuk is intensief samengewerkt met partijen zoals de Provincie en Q-buzz. Er zijn diverse informatiebijeenkomsten, inlopen en werksessies georganiseerd om betrokkenen te informeren, ideeën uit te wisselen en informatie op te halen. Meestal vonden deze bijeenkomsten in het stadskantoor plaats, maar soms ook op locatie, zoals in de portiek van het appartementengebouw Leidse Poort en het buurkantoor van Mitros, dus zo dicht mogelijk bij de doelgroep in de buurt.

Het niveau van participatie in deze fase van de planontwikkeling is voor de meeste plandelen bepaald op de niveaus 1 (informeren) en 2 (raadplegen).

In het ontwerp van het Lombokpark is op diverse punten de inbreng van omwonenden terug te zien. Ook het ontwerp voor de Graadt van Roggenweg is als gevolg van participatie op een aantal punten aangepast en sluit hierdoor beter aan bij de wensen van de direct omwonenden en andere belanghebbenden.

Het concept PvE/FO heeft in de periode 29 mei t/m 5 juli 2020 ter inzage gelegen. Er zijn 63 reacties ingediend. In een deel van de reacties wordt positief gereageerd op de toevoeging van groen en water, ruimte voor voetgangers, toevoeging van relatief veel sociale en goedkope woningen en de verbetering van de leefbaarheid. Ook zijn er reacties waarin zorgen worden geuit over de bereikbaarheid van kantoren in het gebied, het verdwijnen van parkeerplekken langs de Graadt van Roggenweg en verwachte overlast van het toenemen van recreatie op de Leidse Rijn.

Een deel van de reacties zijn van bewoners van de Vleutenseweg die pleiten om ook de Vleutenseweg 30 km/uur te maken. Naar aanleiding van de reacties is het PvE/FO op een aantal aspecten tekstueel aangepast, dit betreffen geen grote inhoudelijke wijzigingen maar zijn vooral toelichtend van aard. Ook is het PvE/FO inhoudelijk aangepast; de geplande locatie voor afvalcontainers bij de entree van Lombok is verplaatst naar de Verlengde Damstraat.

Communicatie

Communicatie over het besluit gebeurt via een digitale nieuwsbrief en de website (www.utrecht.nl/lombokplein). Alle indieners van een reactie krijgen persoonlijk bericht. Tevens wordt de Reactienota op de website geplaatst.

Vanwege het coronavirus werkt het projectteam niet of weinig in het stadslab op de 5^e etage van het stadskantoor waar belangstellenden altijd welkom zijn. In deze periode is het projectteam in ieder geval bereikbaar via e-mail en telefoon om een nadere toelichting op het PvE/FO of het vervolgproces te geven.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Herstructurering Westplein, de Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg, inclusief plankaart Functioneel Ontwerp, bijlagenboek en

profielenboek

- Geheim: Financiële haalbaarheid Lombokplein

Bijlagen informatief

- Reactienota PvE/FO Lombokplein