

**Reactie op zogenaamde factfinding verkeersinfrastructuur Westplein
Fred Dekkers, voorzitter Wijkraad West, namens Wijkraad West. 16 oktober 2014.**

Het huidige Westplein en omgeving kan een **mooi stukje Lombokse binnenstad** worden.

- een interessante plek voor Lombokse activiteiten (veelkleurig en menselijke maat) en wonen voor mensen die kiezen voor OV boven auto,
- een aanvulling op het grootschalige jaarbeursgebied en de poort naar zowel Lombok, de oude binnenstad als het westelijk stationsgebied,
- een gebied van hoge kwaliteit voor voetganger en fietser,
- door het gebied zijn goede verbindingen voor voetganger, fietser, openbaar vervoer, water/boten en voor onvermijdbaar autoverkeer; bestaande barrières worden zo veel mogelijk weggewerkt,
- in sfeer, stratenpatroon en bebouwing wordt Lombok langs de bevaarbare Leidsche Rijn hersteld en doorgetrokken tot het spoor.

Dit perspectief is in de **Ontwikkelvisie Lombokplein e.o.**, die gezamenlijk door de gemeente Utrecht en de Ontwikkelgroep Lombok Centraal is gemaakt, op basis van een stedenbouwkundige analyse en concretisering voor dit gebied van de beleidsuitgangspunt herstellen verbinden en betekenis geven, uitgewerkt. Die visie is gemaakt om de gewenste kwaliteit van het gebied vast te leggen om te voorkomen dat allerlei ongewenste ontwikkelingen op het gebied worden afgewenteld. Voor de verkeersinfrastructuur die hierbij past zijn in de ontwikkelvisie verschillende varianten uitgewerkt en geanalyseerd op basis van een analyse die voorkomt uit de hoofdlijnen van de visie.

Nu de ontwikkelvisie bleven een paar **open einden**

- In hoeverre zijn de gewenste kwaliteit van het gebied en verbetering van de verbindingen voor voetgangers en fietsen combineerbaar met de overlast van onvermijdbaar en noodzakelijk autoverkeer (ruimtebeslag, barrièrewerking, ongezonde lucht, lawaai)? 15.000 voortkomend uit luchtkwaliteitsnormen of 5000 voortkomend uit de gewenste kwaliteit van dit gebied als deel van het centrum van de stad?
- Wat is de reëel te verwachten druk van onvermijdbaar en noodzakelijk autoverkeer? In hoeverre kan ongewenst doorgaand autoverkeer teruggedrongen worden? Maar houd wel rekening met het autoverkeer dat niet te vermijden is. Een keuze moet gebaseerd zijn op een duurzaam te verwachten verkeersstroom en niet afhankelijk zijn van beslissingen die weer gemakkelijk teruggedraaid kunnen worden.
- Elke oplossing, zowel de tunnelvariant als de maaiveld variant, kost heel veel geld; meer geld dan gereserveerd was, meer dan uit de grondexploitatie in het gebied zelf of in het westelijk stationsgebied gegenereerd kan worden. Waar kan financiering voor deze oplossing gevonden worden? Overigens kost nietsdoen ook heel veel geld.

De gemeente kon nog geen keuze maken tussen de twee belangrijkste alternatieven voor de verkeersinfrastructuur: de tunnelvariant of de maaiveldvariant. De Ontwikkelgroep Lombok Centraal trok als conclusie uit de analyses dat als je de kwaliteit van het gebied wilt realiseren, dat dan een tunnel onontkoombaar is. Financiering blijft een moeilijk punt.

De ontwikkelvisie is vastgesteld als beleid voor de gemeente. Het belang van het snel realiseren van de verbinding tussen Utrecht West en de oude en nieuwe binnenstad is al enkele jaren een hoofdpunt in de wijkambitie van Utrecht West. Het perspectief van de ontwikkelvisie en ook de noodzaak van de tunnel worden breed gesteund zoals blijkt uit adviezen van Wijkraad West, standpunten van diverse betrokkenen, ondertekening van de petitie en verkiezingsprogramma's voor de gemeenteraad. Het perspectief past ook in nieuwe beleidsontwikkelingen als gezonde en duurzame verstedelijking en Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar.

Omdat realisatie van de ontwikkelvisie Lombokplein e.o. – helaas – niet snel gerealiseerd leek te kunnen worden is het concept **organische gebiedsontwikkeling** voor dit gebied uitgewerkt. Er is voor de tijdelijkheid een verkeersvariant uitgewerkt waarbij alle verkeer op het Westplein geconcentreerd wordt op de zuidwestelijke asfaltstrook. Deze variant is geen oplossing voor de eindsituatie zoals uitgewerkt in de Ontwikkelvisie Lombokplein e.o. maar maakt wel ruimte om op korte termijn al een aantal verbeteringen te realiseren. Door pOp, de mobiele tuinen, en het festival ‘Westplein HUB van de toekomst’ zijn het enthousiasme en de verbeeldingskracht van de kansen voor dit gebied versterkt. En dat was precies de bedoeling van organische gebiedsontwikkeling.

Bij het vaststellen van de Ontwikkelvisie Lombokplein e.o. is besloten dat de open einden besproken zouden worden in het kader van de **structuurvisie fase 2 Stationsgebied**. Na jarenlange vertraging is in december 2013 eindelijk een start gemaakt met het ontwikkelen van de structuurvisie fase 2 Stationsgebied en in het voorjaar 2014 met de

Achteraf is het onduidelijk waarom de analyse van het Westplein eigenlijk moest wachten op de uitkomst van het overleg tussen gemeente en Jaarbeurs. De overige ontwikkelingen in het Westelijk stationsgebied zijn nauwelijks aan de orde geweest bij de analyse van het Westplein.

Meerdere malen hebben de Ontwikkelgroep Lombok Centraal en Wijkraad West uitgebreid aangegeven wat volgens hen belangrijke inhoudelijke en procesmatige uitgangspunten zijn voor de structuurvisie fase 2 stationsgebied en de gemeenschappelijke factfinding verkeersinfrastructuur Westplein.

We hebben bijvoorbeeld een uitgebreide reactie gegeven op de concept **opdrachtformulering** voor de gemeenschappelijk factfinding.

Belangrijk daarin was met name:

- Hoofd varianten zijn de tunnelvariant en de maaiveldvariant uit de ontwikkelvisie en de variant voor de tijdelijkheid, Bij de analyse kunnen andere varianten betrokken worden als ze passen binnen de ontwikkelvisie Lombokplein e.o. en duidelijk betere oplossingen bieden dan de eerder ontwikkelde varianten.
- De gemeenschappelijke factfinding moet vooral leiden tot een gemeenschappelijke analyse van de reëel te verwachten verkeersdruk op de infrastructuur door het gebied en de samenhang tussen de infrastructuur in het gebied de andere verkeersmaatregelen in het kader van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar en de ontsluiting van en verkeerscirculatie in Lombok/Utrecht West. (Hiervoor is publiek debat met betrokkenen in Utrecht West gewenst).
- Eén van de resultaten is een zoekrichting voor het vinden van voldoende financiering voor de met de ontwikkelvisie Lombokplein e.o. vastgestelde ambities.
- Het gaat niet om een rol als scheidsrechter of een richtinggevend advies, maar om een open proces van ‘factfinding’, zodanig dat alle stakeholders kunnen uitgaan van dezelfde gegevens. De geschiktheid van bureaus wordt dan ook bepaald door een sterke nadruk op procesvaardigheden in samenhang met technisch-inhoudelijke kennis en ervaring. (OLC en Wijkraad West hebben al veel langer aangedrongen op het inzetten van passende procesregie. Ook de gemeente onderkende dat het inzetten van een onafhankelijk procesregisseur noodzakelijk was gezien het ontbreken van vertrouwen in POS).

Naar aanleiding van bespreking van onze aanvullingen op de opdrachtformulering is ons toegezegd dat die opmerkingen verwerkt zouden worden in de definitieve opdrachtformulering. Op die basis wilden OLC en Wijkraad West ook meewerken aan de gemeenschappelijke factfinding.

In de praktijk is absoluut geen sprake geweest van een gemeenschappelijk proces van factfinding voortbordurend op de ontwikkelvisie begeleid door een kundig procesregisseur.

Andere varianten

Er is niet doorgeslagen op de drie relevante varianten maar er zijn andere varianten ontwikkeld, al voor de eerste bijeenkomst, zonder dat duidelijk was waarom die alternatieven ontwikkeld zouden moeten worden.

De varianten wijken op een aantal hoofdpunten nadrukkelijk af van de uitgangspunten in de ontwikkelvisie:

- In de ontwikkelvisie is bij de maaiveldvariant nadrukkelijk uitgegaan van een ongescheiden tweebaansweg, ingeklemd tussen bebouwing, zonder extra in- en uitvoegstroken, met een maximale capaciteit van 15.000 vervoersbewegingen. Bij de maaiveldvarianten die ingebracht zijn door POS/Goudappel Coffeng bij de factfinding gaat het om een stadsboulevard met twee gescheiden rijbanen met extra in en uitvoegstroken. Een stadsboulevard is misschien geschikt voor de binnenring of een toegangsweg als de Vleutenseweg of Graadt van Roggeweg, maar niet voor een stadstraat in het centrum van de stad. De twee gescheiden rijbanen vergroten de oversteekbaarheid niet en leveren juist gevaarlijke situaties op bij de grote stroom kruisende fietsers die voor een belangrijk deel rood licht negeren.
- De Damstraatbrug is geen toegang tot Lombok en Lombok wordt ontsloten via een weg die vanaf de Vleutenseweg rondom de bebouwing om het Lombokplein en langs de bevaarbare Leidsche Rijn naar de Damstraat Zuid. Een nieuw 'rondje Moskee' dat niet aansluit bij de discussies over de verkeerscirculatie in Utrecht West. Die extra autoweg zou bovendien nodig zijn voor auto-ontsluiting van de woningen rondom het Lombokplein terwijl in de Ontwikkelvisie Lombokplein e.o. nadrukkelijk uitgegaan is van een autoluw gebied en bouwen voor mensen die kiezen voor wonen dichtbij een OV knooppunt. De extra weg zou ook nodig zijn voor auto-ontsluiting van de woningen rondom het Lombokplein, terwijl in de ontwikkelvisie nadrukkelijk is gekozen voor woningen op deze plek voor mensen die kiezen voor fiets en OV i.p.v. de auto.
- De nieuwe maaiveldvarianten passen niet in het herstellen van het stratenpatroon van Lombok, belasten op verschillende manieren het Lombokplein en vormen extra barrières voor fietsers en voetgangers.
- In de varianten is de verkeerssituatie rondom het NH Hotel met de ingewikkelde kruising van de HOV baan en de toegang tot de parkeergarage Westflank Noord niet goed uitgewerkt. In de eerste bijeenkomst zijn diverse bewaren en optimalisaties aan de orde gesteld. Die zijn niet gemeenschappelijk besproken, ze zijn niet verwerkt, ze zijn niet opgenomen in het verslag of het rapport en die varianten zijn gebruikt voor de analyse. In die eerste bijeenkomst is toegezegd dat de drie volgens ons relevante varianten ook geanalyseerd zouden worden, maar dat is niet gebeurd.

Analysekader

Er is een nieuw analysekader ontwikkeld, dat op belangrijke punten slechter is dan het analysekader in de ontwikkelvisie.

- Het analysekader uit de ontwikkelvisie was gebaseerd op de stedenbouwkundige visie. Belangrijke aspecten van die visie zoals het herstellen van het Lombokse stratenpatroon zijn uit het analysekader verdwenen.
- Uitgangspunt in de ontwikkelvisie is dat, gezien de ontmoetingsfunctie van het Lombokplein, de milieueisen (luchtkwaliteit, lawaai) strikter gehanteerd moeten worden dan de wettelijke normen. Dit is uit het analysekader verdwenen.
- De financiële analyse in de ontwikkelvisie bestond uit een combinatie van een analyse van financiële baten en kosten en een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse. In het kader van de 'factfinding' beperkte de analyse zich eerst alleen tot de kosten. Later, maar toen waren de varianten al 'geanalyseerd', kwam daar een kosten en baten analyse bij. De MKBA verdween uit beeld en de vraag naar een zoekrichting voor financiering kwam helemaal niet aan de orde. Belangrijke directe maatschappelijke kosten als de kosten die noodzakelijk zijn om geluidsoverlast tegen te gaan zijn buiten de analyses gebleven.

- In de rapportage van de zogenaamde factfinding en de benchmark wordt de bovengrens van 15.000 verkeersbewegingen niet strak gehanteerd en de lagere kwaliteitsgrens van 5.000 vervoersbewegingen wordt niet eens genoemd. Bij de verkeersanalyses zijn op een ongebruikelijke manier grote marges gehanteerd, die uitnodigen to onverantwoord opportunistisch aanhalen van de cijfers.

Geen gemeenschappelijke factfinding

In het proces is er geen sprake geweest van gemeenschappelijke factfinding ten aanzien van enkele belangrijkste aspecten waarop de varianten beoordeeld zijn:

- De varianten zijn uit de lucht komen vallen en niet gebaseerd op een gemeenschappelijke analyse van welke optimalisaties of alternatieven waarom nodig zouden zijn. Er zijn wel opmerkingen en optimalisaties bij de nieuwe varianten verzameld, maar die zijn niet gemeenschappelijk geanalyseerd en besproken.
- De verkeersanalyse is niet gezamenlijk gemaakt, hij is wel gepresenteerd. Bij belangrijke uitgangspunten van de analyse zijn vraagtekens geplaatst (kloppen de absolute aantallen, onverklaarbare afwijkingen met andere berekeningen, hanteren van ongebruikelijke marges). De relatie met de verkeerscirculatie in Lombok is niet gezamenlijk onderzocht.
- De kruispuntanalyse is weliswaar kort toegelicht, nadat de varianten al beoordeeld waren, maar er is geen analyse voorhanden of gezamenlijk bekeken van de afzonderlijke cruciale kruispunten: het kruispunt bij de tijdelijke eindhalte van de tram; de kruising bij het einde van de Graadt van Roggeweg en de kruising bij de ‘lage brug’ in de westelijke maaiveldvariant. Bij de kruispuntanalyses zijn belangrijke vragen gesteld over bijvoorbeeld het effect van het verkeer richting Damstraat zuid.
- De analyses van luchtkwaliteit en lawaai zijn heel kort in te zien geweest. Er zijn belangrijke vraagtekens gezet bij de analyses (zijn wel alle relevante bronnen gehanteerd). Maar er is geen gezamenlijk analyse geweest. De analyse zijn niet versterkt en zitten niet in het rapport. Deze analyses zijn wel zeer relevant omdat daar uitblijkt dat de maaiveldvarianten die langs en het Lombokplein gaan de wettelijke normen overschrijden, dus zeker de strikter dan wettelijke normen die passen bij de kwaliteit van het gebied. Directe en maatschappelijke kosten i.v.m. deze lawaaioverlast zijn niet in de financiële analyse betrokken terwijl het om forse bedragen gaat.
- De financiële analyses zijn wel kort gepresenteerd, maar die hebben we niet gedetailleerd kunnen bekijken en verifiëren. Belangrijke vragen zijn niet beantwoord. De analyses zijn niet gemeenschappelijk gemaakt, veel gebruikte gegevens zijn discutabel en zeker geen geaccepteerde facts; veel gegevens waren niet voorhanden op het moment dat ze gebruikt werden bij de beoordeling van de varianten. Overigens is dat ook ten koste gegaan van diverse goede voorstellen tot optimalisatie zoals voorstellen voor herintichting van de Graadt van Roggeweg en de Daalsetunnel.

Ondeugdelijke beoordeling van varianten

Het proces van beoordeling van de varianten is zeer onzorgvuldig en onbetrouwbaar

- een omstreden en door verschillende deelnemers niet geaccepteerde stickerprocedure
- analyse van irrelevante varianten / geen analyse van wel relevante varianten
- kritiek/optimalisatie niet verwerkt, daardoor onduidelijk wat je nu eigenlijk beoordeeld
- onevenwichtige verdeling van aandacht voor de verschillende varianten (geen echt onderscheid tussen verschillende tunnelvarianten)
- beoordeling aan de hand van ondeugdelijke en ongedeelde gegevens
- onbetrouwbare en onzorgvuldige verwerking van de analyse en rapportage zonder terugkoppeling

Belangrijke vragen niet onderzocht

Een aantal belangrijke vragen is niet onderzocht

- Er is niet onderzocht of de veronderstelde kosten van de tunnel voortkomend uit tunnelveiligheid niet te hoog zijn. De tunnel lijkt te zijn ontworpen als een landtunnel van een autosnelweg. Het gaat echter om een landtunnel van een weg in het centrum van de stad met een veel lagere snelheid. Daarbij past waarschijnlijk een ander risicoprofiel, dus ander veiligheidseisen en kosten. Ook is niet onderzocht of en hoe het bouwen van woningen op de tunnel mogelijk gemaakt kan worden.
- Er is niet onderzocht of en hoe het onvermijdbaar autoverkeer door het gebied zo veel mogelijk kan worden beperkt. Er is wel geanalyseerd hoe het doorgaand verkeer door knips en ontkoppelingen verminderd of verplaatst kan worden. Dit is overigens geen eenvoudige discussie. Er zijn betrokkenen die de autobereikbaarheid van winkels, kantoren en voorzieningen benadrukken en die willen vasthouden aan oude afspraken over aantallen parkeerplaatsen, anderzijds zijn er betrokkenen die pleiten voor het zo goed als volledig terugdringen van het autoverkeer (knip Daalsetunnel) die weinig oog hebben voor het onvermijdbare autoverkeer.
- De zoekrichtingen voor financiering zijn niet onderzocht.
- De factfinding Westplein zou ook moeten leiden tot het kader en de procesafspraken voor de organische gebiedsontwikkeling. Dit is helemaal niet aan de orde geweest. Ondertussen worden er op het Westplein allerlei maatregelen doorgevoerd zonder overleg met betrokkenen en geïnteresseerden.

Verder zijn belangrijke groepen geïnteresseerden en belanghebbenden zoals de ondernemers en bewoners uit Lombok en Nieuw Engeland niet bij het proces betrokken. Er heeft bijvoorbeeld geen openbaar debat plaatsgevonden over belangrijke verkeersmaatregelen als de ontkoppeling van de Vleutenseweg en het Westplein en de verkeerscirculatie in Lombok.

Irrelevante Benchmark

Bij de eindproducten van de factfinding zit een benchmark invalswegen. Het is volstrekt onduidelijk waarom deze benchmark is gemaakt. De benchmark is in ieder geval niet voortgekomen uit een gemeenschappelijk vraagstelling of opdrachtformulering. De Benchmark lijkt ook grotendeels irrelevant en niet toegespitst op het Lombokplein en omgeving. Het gaat niet om een toegangsweg maar om een straat in het centrum van de stad. De gepresenteerde wegen passen ook helemaal niet bij de ruimtelijke kwaliteit zoals die bijvoorbeeld in Utrecht aantrekkelijk en Bereikbaar voor het centrum van de stad is beschreven. De combinatie van vervoersstromen in de verschillende beschreven straten passen ook niet bij de situatie bij het Lombokplein e.o.. bijvoorbeeld de kruising van fietsverkeer en autoverkeer bij de lage brug; de combinatie doorgaand verkeer, HOV en lokaal verkeer is heel anders geregeld. Het is onbegrijpelijk hoe de benchmark bijdraagt aan de analyse van het Westplein. En wat heeft dat niet gekost.

Systematisch negeren van kritische opmerkingen en vragen

Voortdurend zijn allerlei vragen en kritische opmerkingen genegeerd. Die opmerkingen zijn deels gemaakt tijdens de bijeenkomsten. Om de sfeer in de bijeenkomsten niet negatief te beïnvloeden zijn opmerkingen deels per mail toegezonden en mondeling toegelicht buiten de bijeenkomsten. De kritische opmerkingen en vragen zijn, ondanks toezeggingen, niet opgenomen in verslagen, ze zijn niet verwerkt in bijstellingen of analyses en ze zijn niet opgenomen in de eindrapportage.

De eindrapportage is een zeer onvolledige weergave en verdient zeker niet het predicaat volledig feitenrelaas. Een halve waarheid is erger dan een hele leugen.

Dit betekent dat er nu geen zorgvuldige besluitvorming kan plaatsvinden.

In plaats van een zuiver debat gebaseerd op een gemeenschappelijke analyse en factfinding ligt er nu een berg niet vertrouwde informatie en is het vertrouwen in goed overleg verder verslechterd in plaats van verbeterd.

Een enorme verspilling van geld maar ook een enorme verspilling van enthousiasme, betrokkenheid en inzet van Utrechters die samen de stad willen maken.

Wie de schoen past trekke hem aan

Het is niet goed mogelijk om aan te geven of de ernstige inhoudelijke en procesmatige tekortkomingen van de ‘gemeenschappelijke factfinding’ te wijten zijn aan de projectleiders van Goudappel Coffeng of de opdrachtgevers/begeleiders van de gemeente Utrecht/POS. Maar geen van beiden kan zich achter de ander verschuilen. Ieder heeft een eigen verantwoordelijkheid voor een zorgvuldig, betrouwbaar en gedragen aanpak.

Ondanks alle tekortkomingen zijn er best een aantal **conclusies** te trekken uit de zogenaamde factfinding en analyse:

Het is belangrijk de **uitgangspunten** voor het gebied nog eens vast te stellen:

- Herbevestig de Ontwikkelvisie Lombokplein e.o. als ambitie voor dit gebied, voor echt herstellen, verbinden en betekenis geven, voor een nieuw stukje Lombokse Binnenstad.
- Kies voor kwaliteit van het gebied; leg de nu kwaliteitseisen voor de eindsituatie vast, ook als financiering nog een uitdaging is.
- Kies voor kwaliteit van het gebied en een zodanige invulling van de verkeersinfrastructuur dat de kwaliteit van het gebied hier niet door verpest wordt. Leg vast wat de maximale hoeveelheid (onvermijdbaar) autoverkeer over het maaiveld of door een tunnel richting binnenstad mag zijn. Leg vast dat een eventuele maaiveldvariant alleen een tweebaansweg, zonder extra in- en uitvoegstroken, ingeklemd in bebouwing mag zijn.

Uit de **verkeersanalyse** blijkt:

- De reëel te verwachten onvermijdbare hoeveelheid auto's die door het gebied moet is zeker groter is dan 5.000 die de OLC en Wijkraad West acceptabel vinden voor een maaiveldvariant en ook groter dan 10.000 een norm ontleend aan de Utrechtse deskundige op het gebied van luchtkwaliteit, Prof. Van Brunnikdreef,
- De reëel te verwachten onvermijdbare hoeveelheid auto's zou misschien net kunnen voldoen aan de eis van 15.000, maar dat betekent wel dat allerlei verkeersmaatregelen genomen moeten worden; (Knip/knijp Monica brug, ont koppeling Amsterdamsestraatweg - Daalsetunnel, ont koppeling Vleutenseweg - Westplein) Die maatregelen zijn onzeker, De kans is dan ook zeer groot dat ook die grens dus ruim wordt overschreden.

Uit analyse van de **varianten** blijkt

- In de onderzochte varianten zitten een aantal ‘optimalisaties’ die eigenlijk verslechteringen zijn (o.m. verkeerde ontsluiting Lombok Oost).
- De nieuwe maaiveldvarianten, zeker de varianten langs het Lombokplein, zijn zeker niet beter dan eerder voorgestelde maaiveldvariant en hebben ongewenste gevolgen. Zij passen niet in de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Ontwikkelvisie; er blijven grote barrières voor voetgangers en fietsers; de milieueisen worden ruim overschreden; Bij de overgang van de Graadt van Roggweg naar het gebied ontstaat een complex en veel te breed verkeersknooppunt (zeker slechter dan een tunnelmond); de essentiële uitgangspunten herstellen, verbinden en betekenis geven kunnen in deze varianten niet gerealiseerd worden.
- De oude maaiveld variant (een 2 baansweg zonder extra in en uitvoegstroken die strak is ingepast in bebouwing) is de minst slechte maaiveldvariant maar kent nog wel grote problemen en kan de onvermijdbare verkeersdruk niet aan

- De deels open tunnel is een verslechtering t.o.v. lange dichte tunnel en niet veel goedkoper.
- De lange tunnel is onvermijdelijk; echte optimalisaties moeten nog onderzocht worden.
- De netto kosten van de tunnel zijn het hoogst, maar ook de maatschappelijke baten van de tunnel zijn het hoogst.

We moeten samen op zoek naar **financiering** van de gewenste investering in dit nieuwe stukje Lombokse Binnenstad. Het is reëel om de financiën die al eerder gereserveerd waren voor dit gebied en de tunnel, die eerder aan andere ‘gaten’ in het stationsgebied zijn uitgegeven weer terug te prioriteren. Uit Analyses van POS blijkt toevoeging van extra programma in het Westelijk stationsgebied geen hogere grondexploitatie oplevert, terwijl extra grootstedelijk programma waarschijnlijk wel ongewenste bijeffecten als extra verkeer heeft. Oplossingsrichtingen voor de financiering zijn verder extra bijdragen van partijen die profiteren van de blijvende autobereikbaarheid, en vooral bijdragen uit budgetten van andere overheden uit programma’s gericht op mobiliteit en gezonde en duurzame verstedelijking.

Financiering is een moeilijke kwestie maar mag geen smoes zijn om besluitvorming over de gewenste eindsituatie maar vooruit te blijven schuiven. Voor het genereren van financiering is het juist van belang dat Utrecht vol overtuiging kiest voor de gewenste kwaliteit in het gebied en de infrastructuur die daar voor nodig is.

Nietsdoen is geen optie.

Uitstel kent ook grote nadelen en kost ook veel geld. 10 jaar uitstel van een keuze kost zeker zoveel als het verschil tussen de tunnel en de maaiveldvariant.

Als er toch gekozen wordt voor een tussensituatie, dan kan door concentratie van het autoverkeer op de zuidoostelijke asfaltbaan, zonder viaduct, ruimte vrijgemaakt worden voor enkele verbeteringen die vooruitlopen op het eindbeeld. Ook deze tussenvariant is alleen mogelijk met de knip Monicabrug en de ontkoppeling Vleutenseweg – Westplein.

Deze variant voor de **tijdelijkheid** is onacceptabel als eindsituatie, de huidige ellende met overschrijding van bijvoorbeeld geluidsnormen blijft dan voortbestaan, blijvende barrières voor voetgangers en fietsers, met ernstige financieel economische gevolgen voor het gebied en de omliggende buurten en de binnenstad.

En tijdelijke oplossing is alleen acceptabel als de gewenste eindsituatie en de daarbij passende randvoorwaarden hard vastgelegd worden, als alles op alles gezet wordt om financiering daarvan te realiseren en de tussenperiode zo kort mogelijk te maken.

Het is onacceptabel besluitvorming over de eindsituatie maar naar voren te blijven schuiven. Het is goed om nog verder in te zetten op duurzame en gezonde verstedelijking. Het is echter volstrekt duidelijk dat het terugdringen van het onvermijdbaar autoverkeer tot onder de 15.000 al een hele opgave zal zijn en dat het terugdringen van dit onvermijdbare verkeer tot 5.000 een illusie is.

Het huidige Westplein kan een mooi nieuw stukje Lombokse binnenstad worden. Om deze ambitie, die vastgelegd Utrechts beleid is, waar te maken zijn moedige besluiten nodig,