



## STATEN- EN RAADSBRIEF

Aan Provinciale Staten en gemeenteraad

ONDERWERP	Lombokplein - HOV Oversteek	TELEFOONNUMMER	06-36353126
DATUM	11-4-2023	E-MAILADRES	emina.dedic@provincie-utrecht.nl
DOCUMENTNUMMER	UTSP-438790276-157	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	Emina Dedic	TEAM	EOV
		PORTEFEUILLEHOUDER	Arne Schaddelee

BIJLAGEN

1. Advies Safety Board d.d. 22-2-2023
2. Eindrapportage proces HOV oversteek Lombokplein
3. Uitleg proces indienststellingsvergunning

Geachte dames en heren,

### Essentie / samenvatting:

Al geruime tijd wordt gewerkt aan de planvoorbereiding voor het project Lombokplein nabij Utrecht Centraal, op basis van de vastgestelde Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein (2017) en Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein (2021). Een onderdeel hiervan is de inpassing van de toeleidende bus- en trambanen in deze stedelijke ontwikkelingslocatie, waaronder de gelijkvloerse oversteek ter hoogte van het Park Plaza Hotel. De provincie heeft in juli 2022 via de Safety Board (adviesorgaan voor het tramvervoersysteem) aangegeven een aanvraag voor de vereiste indienststellingsvergunning niet kansrijk te achten. Hierna is een impasse ontstaan. Om te voorkomen dat de gehele planvorming werd stilgelegd is in het ontwerpbestemmingsplan van de gemeente een tweetal varianten opgenomen: een gelijkvloerse en een ongelijkvloerse alternatief. De sterke voorkeur van de gemeente gaat uit naar de gelijkvloerse variant. Onder begeleiding van een onafhankelijke externe procesbegeleider is het proces tot nu toe geëvalueerd en onderzocht welke scenario's mogelijk zijn om uit deze impasse te komen. Dit heeft niet geleid tot een ander standpunt van de Safety Board: zij acht de aanvraag voor de

indienststellingsvergunning ook bij de nieuwe geoptimaliseerde gelijkvloerse variant niet kansrijk. Met deze gezamenlijke raads- en statenbrief informeren wij u over het doorlopen proces.

#### **Inleiding:**

In februari 2022 heeft de provincie middels een bestuurlijke brief benadrukt dat er zorgen zijn over de gelijkvloerse kruising. In juli 2022 heeft de Safety Board, als adviesorgaan voor de veiligheid van het tramsysteem, een voorlopig negatief advies afgegeven over het voorgestelde ontwerp van de gelijkvloerse kruising van de bus-trambaan. Hiermee geeft de Safety Board aan dat zij een uiteindelijke aanvraag voor een indienststellingsvergunning op basis van de Wet Lokaal Spoor (WLS) niet kansrijk vindt. Deze aanvraag wordt gedaan nadat een project is gerealiseerd. Hierna is een impasse ontstaan. Om te voorkomen dat de gehele planvorming wordt stilgelegd is in het ontwerpbestemmingsplan een tweetal varianten opgenomen: een gelijkvloers en een ongelijkvloers alternatief. Het bestemmingsplan is inmiddels door de gemeenteraad vastgesteld (d.d. 2 februari 2023), waarbij ook een motie is aangenomen. Die schrijft voor dat het college van B&W zich maximaal inspant voor het gelijkvloerse alternatief met oog voor veiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Ook vraagt die bij de uitwerking van de -eventueel- ongelijkvloerse variant de gemeenteraad te betrekken.

In het najaar van 2022 is door de betrokken gemeente- en provinciebestuurders besloten om onder begeleiding van een onafhankelijke externe procesbegeleider het proces tot nu toe te evalueren. Dit is inclusief het voorlopig negatieve Safety Board-advies. Ook is gevraagd te onderzoeken welke scenario's mogelijk zijn om uit deze impasse te komen. Dit externe proces is toegelicht op de gezamenlijke raadsinformatiebijeenkomst voor raad- en statenleden op 11 oktober 2022.

U heeft, als gemeenteraad van Utrecht en Provinciale Staten van Utrecht, op 16 december 2022 ook een tussentijdse stand van zaken ontvangen van dit proces. Daarbij is u een compleet overzicht van de evaluatie met leerpunten en het resultaat van de verkenning naar een oplossingsrichting toegezegd. Deze ontvangt u met deze gezamenlijke brief en de bijlagen. GS en B&W zijn zich er beiden van bewust dat er leerpunten zitten in de planvoorbereiding van verstedelijkingsprojecten met raakvlakken met het tramsysteem waarvoor GS verantwoordelijk is. Het gezamenlijke streven is om een dergelijke impasse en een extra aanvullend proces met externe begeleiding in de toekomst te voorkomen.

#### *Doorlopen proces met externe procesbegeleider*

Het rapport bij het gezamenlijk proces dat we doorlopen hebben is als bijlage 2 toegevoegd. De algemene conclusie is dat provincie en gemeente wel langdurig hebben samengewerkt, maar de kern van de zorgen van de provincie met betrekking tot veiligheid en beschikbaarheid niet tijdig samen is gedeeld en uitgediept. Hierdoor is bij de gemeente verwachting ontstaan dat realisatie van een gelijkvloerse oversteek haalbaar is. Een belangrijk leerpunt is dat het essentieel is dat bij uiting van zorgen bij een (complex) project direct gezamenlijk goed wordt onderzocht waarom dat is, en hoe dit kan worden opgelost. Dit geldt zowel voor de ontvangende partij, als voor de partij die deze zorgen uit. De zorgpunten zijn door beide partijen in het project onvoldoende concreet gemaakt vanaf 2015. Daardoor hebben de partijen met verschillende verwachtingen het verdere proces doorlopen en onvoldoende de vervolgonvloedigheden kunnen inschatten. De gemeenteraad heeft in 2017 de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein vastgesteld en in 2021 bevestigd met het vaststellen van het PvE/FO, waarbij de inspraakreacties van de provincie voor de gemeente geen aanleiding gaven om rekening te houden met het risico van een latere afwijzing van de gekozen gelijkvloerse oplossing.

#### *Beoordeling (nieuwe) geoptimaliseerde variant door de Safety Board*

Het tweede onderdeel van het doorlopen proces was om te onderzoeken welke ontwerpscenario's mogelijk zijn om uit deze impasse te komen. De provincie heeft, met inachtneming van de onafhankelijke rol van de Safety Board, meegedacht over welke veiligheidsverbeteringen mogelijk zijn. Als resultaat hiervan is door de gemeente een nieuwe geoptimaliseerde variant van de gelijkvloerse oversteek ontworpen, waarbij langzaam verkeer geen gebruik maakt van de oversteek. Dit voorstel is gezamenlijk integraal afgewogen tegenover andere (on)gelijkvloerse alternatieven en scoorde het beste. Gezamenlijk is besloten om de Safety Board om advies te vragen over de geoptimaliseerde variant en te beoordelen of de resterende risico's bij deze gelijkvloerse oplossing acceptabel zijn op basis van de vastgestelde veiligheidskaders.

Op 16 februari heeft de Safety Board dit ontwerp beoordeeld en wederom negatief geadviseerd (zie bijlage 1). De Safety Board geeft in haar reactie aan dat dit ontwerp niet voldoet aan de eisen van het Stand Still principe, doordat de extra kruisende bewegingen worden geïntroduceerd met (te) grote extra risico's. Een aanrijding kan leiden tot (ernstig) letsel en persoonlijk leed. Ook leidt een aanrijding op deze kruising tot ernstige verstoring van bussen en

trams op de HOV (Hoogwaardig OV)-baan en mogelijk ook van het wegverkeer in de omgeving. Gezien de aard van het risico kan dit niet gecompenseerd worden door risicoreductie op andere kruisingen. Ook geeft de Safety Board aan dat het ontwerp niet voldoet aan de eisen van het principe As Low as Reasonably Practicable (ALARP), omdat er een veilig alternatief is: de ongelijkvloerse kruising.

Helaas heeft het verbeterde voorstel de Safety Board niet kunnen overtuigen, dit is voor het college van B&W teleurstellend. GS begrijpt de teleurstelling van omwonenden en beseft dat ook de gemeente veel energie heeft gestoken in de gemaakte plannen. Het advies van de Safety Board is voor GS echter zwaarwegend waarbij GS geen concessies wil doen op het gebied van veiligheid; er zal dus door de provincie geen aanvraag voor een indienstellingsvergunning worden ingediend bij Regionale Uitvoeringsdienst (RUD). GS acht de kans dat een indienstellingsvergunning wordt verleend tevens nihil. Hiermee is de in de memo bij de brief van 16 december 2022 geconstateerde impasse niet doorbroken.

Met het negatieve advies zitten we met een complexe puzzel voor dit stukje stad, waar, naast verkeersveiligheid, nog veel andere belangen spelen. Zo betekent de uitkomst dat aanleg van de Leidse Rijn misschien niet kan plaatsvinden zoals beoogd, omdat nu mogelijk geen overeenstemming met Park Plaza Hotel komt over de benodigde grondruil. En een alternatieve ontsluiting van Park Plaza Hotel, De Stek en de toekomstige woningen op Smakkelaarsveld, via het bestaande HOV viaduct, heeft grote consequenties voor het gebruik en de ruimtelijke- en groenkwaliteit van het toekomstige Lombokpark en de parkeerplaats van Park Plaza Hotel.

**Vervolgprocedure / voortgang:**

De gemeente zal op eigen beweging nog advies inwinnen van de ILT. Dit gebeurt in de vorm van een zogenaamde expert review, omdat de inzichten van de provinciale en gemeentelijke veiligheidsadviseurs tot verschillende conclusies leiden. Ook gaat de gemeente, in afstemming met de provincie, nader onderzoek doen naar het inpassen van een ongelijkvloerse kruising die minder impact heeft op de gebruiks-, ruimtelijke en groenkwaliteiten van het toekomstige Lombokpark en de recreatieve oever langs de Leidse Rijn. Gezocht wordt naar een variant die ook aanvaardbaar is voor Park Plaza Hotel. Financiële gevolgen en eventuele consequenties voor de huidige HOV-baan en exploitatie van het OV zullen tevens in beeld gebracht worden. Gemeente en provincie zullen bestuurlijk in gesprek treden over de bevindingen uit deze trajecten. Conform Motie 26/2023 *Geen weg door het Lombokpark* wordt de gemeenteraad op de hoogte gesteld van de reactie van de ILT en wordt de verdere uitwerking van de ongelijkvloerse oplossing aan de raad voorgelegd.

Gemeente en provincie Utrecht werken in de gezamenlijke OV-alliantie samen verder aan een verbeterde samenwerking waarin de leerpunten worden opgepakt.

Gedeputeerde Staten van Utrecht en het College van Burgemeester & Wethouders van Utrecht,

Voorzitter GS,  
mr. J.H. Oosters

Secretaris,  
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen

Voorzitter B&W,  
S.A.M. Dijkema

Secretaris,  
drs. G. Haanen