

Utrecht, 7 november 2017

### **Geachte gemeenteraadsleden van Utrecht,**

Wij spreken onze zorg uit over de wijze waarop de discussies en de besluitvorming momenteel gaan over de toekomstige parkeer- en mobiliteitsaspecten rondom Westplein – Beurskwartier, de Westelijke Stadsboulevard (WSB). Deze gebieden worden ook beïnvloed door de ontwikkeling van Cartesius driehoek en het nog definitiever te ontwikkelen Spoorwerkgebied. (Laatste twee zijn net zo groot als het Merwedekanaal-gebied.) Al deze ontwikkelingen hebben ook invloed op de inrichting van de wegen Amsterdamsestraatweg (ASW) en Pijlsweerd. Wij constateren dat ambities, beloften en zelfs afspraken (bv. 'maximaal 15.000 auto's over het Westplein') door de plannen van het College van B&W niet worden waargemaakt en/of ingevuld door concrete stappen en maatregelen.

Daarbij tekenen zich nog steeds verschillen van inzicht af, zelfs binnen de coalitie. Er lijkt bij B&W bovendien nauwelijks tot geen bereidheid te zijn om op enkele onderdelen opnieuw naar de plannen te kijken, ook andere scenario's en aanvullende maatregelen te onderzoeken, die in een bredere (stedelijke) context te plaatsen en in te passen. Daarover zouden niet-vrijblijvende afspraken gemaakt moeten worden. Zie de brief van B&W van 27 oktober jl. aan de gemeenteraad. De 'technische bijeenkomst' voor raadsleden van 31 oktober jl. was weliswaar informatief, maar ook die bracht daarin weinig verandering. Wij vrezen dat het in de raad 'slikken of stikken' wordt. Beide uitkomsten zouden we betreuren. De plannen zijn te goed om te laten sneuvelen of ernstig te vertragen, maar op enkele onderdelen nog niet goed genoeg om ongewijzigd te accorderen. Er moeten nog meer verdergaande stappen onderzocht en gemaakt worden.

### **Ons verzoek + drie vragen om verdere uitwerking**

We zouden daarom graag zien dat de gemeenteraad:

- a) instemt met de 'Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein' en met het 'Ontwerp Westelijke Stadsboulevard' (WSB), **en:**
- b) daarbij wel meteen een stap verder zet, door de punten te benoemen die niet voldoen en B&W te vragen daarvoor met betere alternatieven te komen. Het gaat concreet om deze drie verzoeken:
  1. Wat wij graag zouden zien is dat een brede raadsmeerderheid aan B&W vraagt de mobiliteits- en parkeer kwesties die met de Omgevingsvisie en de WSB aan de orde zijn beter te onderbouwen, meer ambitie te leggen in de leefbaarheids- en kwaliteitsdoelstellingen om daarmee tot een meer toekomstbestendige oplossing te komen voor ook de omliggende wijken en hun ontsluitingen.
  2. Daarbij deze vraagstukken juist wél in hun onderlinge verband en stedelijke context te plaatsen. Omdat we elkaar in de stad niet met verkeers- en parkeerproblemen willen opzadelen, maar voor elk deelgebied en voor elke doelgroep - bewoner, leverancier / ondernemer, forens / bezoeker - met visie en lef tot passende oplossingen komen, waarmee we allemaal de toekomst in kunnen. En zonder dat we hierbij de verkeersdruk in de naast gelegen wijk vergroten. Elke wijk heeft recht op een goede ontsluiting.
  3. Dit is alleen haalbaar door B&W een duidelijke (onderzoeks) opdracht te geven. Bij wijze van voorzet formuleren we hier een kietelend toekomstbeeld, inclusief enkele scenario's die zich daarbij aandienen. Voorstel is B&W op te dragen die te gaan onderzoeken, nader te onderbouwen en verder uit te werken (zie Bijlage 1).

### **Toelichting bij onze zorgen en wensen**

In genoemde brief van B&W wordt bij punt 12 summier 'maatregelen verkeersreductie' genoemd, om 'alsnog van 17.000 naar 15.000 motorvoertuigen per etmaal' te komen op het Westplein, met verwijzing naar een bijlage. Dit betreft een uitgebreide bijlage vol met allerlei 'leuke ideetjes', maar het blijft (te) vaag, te vrijblijvend, weinig overtuigend ook en om de hete brij heen draaien. Enkele citaten uit deze bijlage van de brief van B&W om dit te illustreren zijn:

- 'de effecten zullen veelal pas op middellange termijn waarneembaar zijn', en 'effect van .... beleving van de weg ... ingeschat op 5% verkeersreductie op het Westplein', en 'alleen al maatregelen gericht op werknemers in het gebied kunnen leiden tot 6% reductie' (paragraaf 3 Slim regelen, pagina 2 en 3)
- 'slimme routes-maatregelen kunnen bijdragen aan minder verkeer op het Westplein, deze maatregelen vergen keuzes in andere projecten of...beleidsniveau en zullen dus effect kunnen hebben op langere termijn. Ze vallen dus buiten de reikwijdte van het project Lombokplein', en 'Het maken van extra knijps leidt mogelijk tot verdringing van verkeer naar andere wegen, deze effecten zijn niet onderzocht' (paragraaf 4 Slimme routes, pagina 3)
- 'slim bestemmen-maatregelen zijn gericht op de binnenstad en vallen buiten de scope van de Omgevingsvisie maar kunnen wel bijdragen aan minder autoverkeer op het Westplein. Dit zijn veelal maatregelen op de lange termijn en vragen veelal om beleidswijzigingen', en '....kunnen ook gepaard gaan met een ruimtelijke kwaliteitsimpuls van de binnenstad: transformatie van straatparkeerplaatsen in de binnenstad tot verblijfsruimte. Daarnaast kan het leiden tot efficiënter gebruik van de overblijvende bezoekersgarages in de binnenstad' (paragraaf 5 Slim bestemmen, pagina 3 en 4).

Ook kijken we met grote verwondering naar de 'expert-judgement' in de actualisatie van de MER Milieu Effect Rapportage over de Omgevingsvisie Lombokplein en Beurskwartier, waarin min of meer hetzelfde gebeurt. Daarin staat te lezen, dat de verwacht verkeersdruk in 2030 op het Westplein eigenlijk 21.400 autobewegingen telt. En dat die druk met 20% gereduceerd zou kunnen worden, zonder dat dit nadelige effecten heeft op andere wijken c.q. verkeersstromen. Daarbij wordt er dan vanuit gegaan dat nagenoeg het volledige pakket van 3 x Slim zal worden uitgevoerd. Behalve dat dit alles dus hoogst onzeker is - er liggen geen harde besluiten - zijn de effecten alleen voor het Westplein geraamd en niet voor andere wegen. Het is dan ook ongeloofwaardig dat invoering van een 30 km-zone vanaf het Merwede-kanaal geen impact zou hebben op andere verkeersstromen in de stad (zie Bijlage 2: analyse actualisatie MER).

### **Moeilijke en onopgeloste kwesties, maar ook kansen**

Ook willen we wijzen op wat er *niet* in de Bijlage van de B&W-brief staat: een belangrijk punt is dat de afgesproken 15.000 autobewegingen op het Westplein niet worden gehaald. Het is intussen eigenlijk ook een wat gedateerd politiek-ideologisch compromis. Want wij zouden graag toe willen naar zeg maximaal 8.000 tot 10.000 autobewegingen per dag en denken dat dit ook daadwerkelijk zou kunnen.

Het afgelopen jaar hebben we met een aantal verkeersgroepen uit Noordwest gezocht naar manieren om elkaar niet de mobiliteitsproblemen van de stad - van dus met name de Binnenstad en Noordwest - toe te schuiven, maar naar oplossingen te zoeken. Dat heeft ons onder meer tot de conclusie gebracht, dat het in het noordwestelijke deel van de stad aan één of meer goede verbindingen met de omringende snelwegen ontbreekt (zie Bijlage 3: Het Wiel). We vinden over deze beide punten in de brief van B&W helemaal niets terug.

### **Nogmaals: pleidooi en dringend verzoek**

Wij willen ervoor pleiten om de plannen voor het Westplein, Beurskwartier en de Westelijke Stadsboulevard niet in de vertraging - laat staan in de prullenbak - te laten belanden. Daarvoor zijn deze plannen echt te goed en hebben ze ook een zeer positieve uitwerking op de gebieden en het wegennet eromheen. Maar deze plannen dienen wel verbeterd en aangevuld te worden en juist in hun samenhang te worden heroverwogen. We dringen er daarom op aan dat vooral ook bijlage 1/scenario 3 serieus meegenomen wordt in de gedachte- en besluitvorming over hoe nu verder te gaan.

Wij hebben het afgelopen (half) jaar met heel veel andere partijen in de stad gesproken en voelen ons ondanks verschillen van inzicht gesteund in onze zoektocht en deze kijk op toekomstige ontwikkelingen, op de bedreigingen, maar ook op de kansen. De maatschappelijke steun daarvoor neemt toe, het hangt in de lucht.

Met hartelijke groet,

Jurjen Lerou, namens Bewonerscomité Ronduit Weg  
 Guus Haest, namens de Ontwikkelgroep Lombok Centraal  
 Bouwe van den Ende, namens de Verkeerswerkgroep Pijlsweerd

## **Ontwikkeling Amsterdamsestraatweg (ASW) en Pijlsweerd**

Vanuit de verkeerswerkgroep Pijlsweerd ondersteunen wij de hierboven beschreven zorgen. Ook met betrekking tot de plannen voor de ASW hebben wij zorgen over de gepresenteerde verkeersvolumes en of dit wel gaat leiden tot de gewenste verbetering van de leefbaarheid in de wijk. Wij steunen daarom de vraag naar een aanvullend onderzoek in lijn met de visie van Het Wiel (bijlage 1, scenario 3).

Wij zullen separaat aan deze brief onze eigen visie over de inrichting van ASW en Pijlsweerd aan de raad sturen.

Bouwe van den Ende  
namens de Verkeerswerkgroep Pijlsweerd

## **Bijlage 1: Onderzoeksvraag naar aanvullingen op de WSB en de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein**

### **Prikkelende uitgangspunten en toekomstscenario's**

Voor het verkennen van de huidige situatie en mogelijke toekomstscenario's hanteren we een aantal prikkelende uitgangspunten en scenario's, die de vraagstelling helpen ordenen en vereenvoudigen:

- We bekijken de situatie vooral even vanuit het perspectief van de autoverkeerstromen
- We gaan de verkeersstroom via het Westplein en het Beurskwartier door een autoluwe herinrichting en door het weren van doorgaand verkeer fors inperken, wat met het oog op de daar nagestreefde kwaliteitsverbetering ook zeer wenselijk is
- Wat dan naar schatting nog resteert zijn ca 16.000 autobewegingen (= ca 8.000 bewoners) die dagelijks, via het Westplein, hun weg zoeken via het 24 Oktoberplein naar het verkeersplein A12 / A2. Deze stroom betreft vooral bewoners uit het centrum, Wijk C, het gebied rond de Amsterdamsestraatweg centrumzijde (ASW), Pijlsweerd en Votulast
- We gaan ervan uit dat de verkeersstroom naar de parkeergarages rond het oude centrum niet wijzigt en gegarandeerd is; al is het zeker interessant om ook het gebruik van die parkeergarages opnieuw met een frisse blik te bekijken; evenals het autogebruik door de verschillende groepen centrum-gangers c.q. bewoners, leveranciers / ondernemers, forensen / bezoekers (differentiëren!); ook daar valt 'winst' te behalen.

#### **Scenario 1:**

Het verkeer splitst zich en neemt een alternatieve route via de Vleutenseweg naar de WSB / PHL

- Hierbij speelt nog de variant van het wel of niet aanleggen van een fietstunnel onder het Westplein. Verwacht mag worden dat het aanleggen van zo'n fietstunnel de omvang van de verkeersstroom via het Westplein zal doen toenemen en de druk op de route via de Vleutenseweg zal doen afnemen. Twijfelachtig 'voordeel' is dat de fietsstroom ongehinderd een route kan vervolgen naar het centrum, om dan een paar honderd meter verder alsnog vast te lopen, omdat het fietstempo toch omlaag moet. Het is bovendien de vraag of deze fietstunnel nodig en effectief is, als een fors deel van de huidige verkeersstroom anders gerouteerd gaat worden (zie ook scenario 3).

#### **Scenario 2:**

Transitie naar de fiets, het openbaar vervoer (OV), verhuizen of een andere baan zoeken

- Bewoners worden verleid en gestimuleerd om in plaats van de auto te nemen te kiezen voor de (elektrische) fiets, trein, tram of bus (of een combinatie hiervan)
- De bewoners uit dit gebied worden gestimuleerd om te verhuizen, verleid tot woningruil, een andere baan te zoeken (bijvoorbeeld bij de bedrijven die zich vestigen in het Beurskwartier)

#### **Scenario 3:**

Het creëren van een alternatieve autoroute cq het afmaken van 'Het Wiel' (zie bijlage 3):

- In dit scenario wordt gewerkt met een sectorenmodel, waarbij toegewerkt wordt naar een situatie dat doorgaand verkeer (zonder het oude centrum als bestemming - in stapjes verleid en/of 'gedwongen' wordt een route buitenom te kiezen. Dit vraagt niet alleen om het aanleggen van een verbeterde ontsluiting van Noordwest richting de A2, maar ook flankerende maatregelen binnen Overvecht eo om de doorstroom van auto's over de WSB fors te beperken. Ook kan een verbeterde werking van de autowegring om de stad helpen bij het stimuleren om buitenom te gaan.
- Het aanstaande deelgebied cartesius driehoek en toekomstig deelgebied Werkspoorkwartier zijn eigen ontsluiting naar buiten te laten krijgen in plaats van dat het bij het nu al onder spanning staande wegennet komt.

### **Onderzoekopdracht en deelvragen (scenario's)**

De aanvullende scenario's zijn erop gericht om de oorspronkelijke en door ons gewenste maximum-capaciteiten van de Westelijke Stadsboulevard en het Westplein eo + de potentiële verbeteringen te onderzoeken. Het gaat om een doorkijk gericht op de komende 5-6 jaar (2018 - 2022) en op eenzelfde periode van 5-6 jaar daarna (2023 - 2030). Uitgangspunt en oplossingsrichting is dat iedere wijk zijn eigen verkeer afwikkelt richting de autowegring (zie bijlage 3 voor visie 'Het Wiel):

- We willen ons een beeld vormen over de herkomst en bestemmingen van verkeer (bewoners, leveranciers / ondernemers, bezoekers / forensen) dat gebruik maakt van de routes Westelijke Stadsboulevard - Graadt van Roggweg - Westplein - ASW/Noordwest; en in tweede instantie ook van de routes Vleutenseweg, Weerdsingel, Oudenoord en de Votulast-as.
- Een doelstelling op de PHL en St. Josephlaan van:
  - gemiddeld 20.000 auto-bewegingen per dag (scenario A)
  - gemiddeld 15.000 auto-bewegingen per dag (scenario B)
- Voor het Westplein gaat het om:
  - 15.000 auto-bewegingen per dag (scenario A)
  - ca 8.000 auto-bewegingen per dag (scenario B)
- Het toetsen van de veronderstelling dat extra aansluitingen op de buitenring in Noordwest nuttig is om de doelen van 3x Slim te bereiken en elke wijk zijn eigen ontsluiting te geven. Daarnaast willen we een analyse op welke plek die aansluiting dan mogelijk zou zijn, zonder dat die aansluiting weer andere ongewenste effecten uitlokt. Additionele maatregelen die genomen zouden kunnen worden zijn:
  - Verkrapping Einsteindreef
  - Verkrapping Brilledreef (ombouwen naar een stadsboulevard?)
  - Verkrapping Cartesiusweg naar 2x1, ipv 2x2 zoals in het huidige plan van de WSB
  - Doorvoering van het scenario 'Fris Alternatief' bij de Thomas á Kempislaan
  - Het creëren van een OV plein ter plaatsen van station Zuilen, waarbij de weg ingericht wordt door middel van shared space.
  - Niet doorvoeren aanpassing kruispunt bij E. Meysterlaan zoals in het plan van de WSB
- Belangrijke vraag is om van alle scenario's de (auto) bereikbaarheid van de binnenstad te onderzoeken + welke invloed dit heeft op leefklimaat en economische potenties van de binnenstad.

Naast inrichtingsvragen hebben we twee vragen over hoe te komen tot ander verkeersgedrag:

- van woon-werkverkeer van, naar en binnen de stad (van werknemers, maar ook werkgevers), gaan wonen in de stad waar je werkt (ook woningruil?), ed
- van automobilititeit naar gebruik van fiets, OV / tram / trein / bus / boot.

#### Communicatie en gedrag

De laatste onderzoeksvraag gaat over communicatie. De stad staat voor een forse transitie die de inrichting en het gebruik van de stad verandert. Het moet duidelijk zijn dat deze aanpassing niet gestuurd wordt door blinde natuurwetten, verkeersmodellen of het ambtenarenapparaat, maar dat die het gevolg is van keuzes die 'wij' als bevolking maken (en de zetelverdeling in de raad). Het dient duidelijk te zijn dat de herinrichting van de verkeersstromen gedaan wordt om op verschillende plekken in de stad een positieve ontwikkeling mogelijk te maken. En de lasten van het autoverkeer eerlijker te verdelen en te dragen per wijk. Dit dient dan ook door een zorgvuldige en heldere communicatie ondersteund te worden.

## Bijlage 2: Analyse actualisatie MER bij de Omgevingsvisie Lombokplein en Beurskwartier

We constateren dat in deze actualisatie gesteld wordt dat:

- Op basis van autonome ontwikkeling er in 2030 circa 21.400 motorvoertuigen per dag over het Westplein zullen rijden
- Dat op basis van een expert-judgement het aantal motorvoertuigen op het Westplein in 2030 teruggebracht kan worden tot 17.000 (is -20%)
- Dat deze reductie kan plaatsvinden met een beperkte impact op omliggende wijken
- Dat deze beperkte impact niet gespecificeerd is voor andere wegen in de omgeving
- Dat een ambitie om in 2030 te komen tot 15.000 op het Westplein (-12%) alleen gerealiseerd kan worden door een aantal forse aanvullende ingrepen in het verkeerssysteem.

Hierbij maken we de volgende opmerkingen:

- Dat mensen aan de westkant van de stad maken zich zorgen over de toenemende verkeersdruk en het feit dat zij zich door de verkeersdruk 'opgesloten' voelen in de stad
- Dat wij blij met de (h) erkenning dat het vertragen van autoverkeer door het invoeren van een 30-km zone vanaf het Merwedekanaal een drukkend effect heeft op het aantal motorvoertuigen (maar helaas dan toch weer pas vanaf de Koningbergerlaan gerealiseerd gaat worden)
- Dat verwacht mag worden dat zulke maatregelen het gebruik van OV / fiets zullen stimuleren
- Dat door de Wijkraad West negatief is geadviseerd over de aanpassingen in de WSB die het verkeersvolume op de PHL doen toenemen
- Dat er geen draagvlak is voor een toename van het aantal verkeersbewegingen op de WSB die het gevolg zijn van met de afname tot 21.400 motorvoertuigen per dag op het Westplein in 2030
- Dat we ons verbazen over het binaire karakter van de expert-judgement qua impact op de omliggende wijken. De eerste 20% reductie op het Westplein heeft geen invloed, maar de volgende 12% wel. Dit terwijl een volledige doorvoering van 3 x Slim om te komen tot de beoogde 17.000 motorvoertuigen op het Westplein ook de maatregel van een 30-km zone rond het centrum bevat, beginnend bij het Merwedekanaal. Het is voor ons onduidelijk hoe in een expert-judgement volgehouden kan worden dat dergelijke maatregelen geen waterbed-effect hebben van autoverkeer van de Westplein-route naar de WSB. Het wegennet staat nu al erg onderdruk.
- Dat de ambitie van 15.000 verkeersbewegingen als eerste doelstelling een goed begin is, maar dat die doelstelling nog ver af staat van de wens van 8.000 - 10.000 auto-bewegingen op het Westplein die nodig zijn om te komen tot een leefbare en kwalitatief hoogwaardige situatie aldaar.

Wij concluderen dat:

De wijze waarop de ambitie van de gemeente in deze plannen wordt vormgegeven is onrealistisch en zonder draagvlak. Die ambitie kan alleen gehaald worden door veel duidelijker keuzes te maken wat betreft het parkeerbeleid en de inrichting van de verkeersstromen in de stad.

### **Bijlage 3: Het creëren van een alternatieve autoroute cq het afmaken van 'Het Wiel'**

In de gedachte van 'Het Wiel' wordt het verkeer zo ingericht, dat er een beter evenwicht ('marktwerking') ontstaat tussen de verschillende vervoermiddelen. Daarbij zijn wel alle plekken met de auto en de fiets te bereiken, maar zal voor de ene route en doelgroep meer tijd en geld nodig zijn dan voor de andere. Het centrum van de stad dient alleen maar bereikt te kunnen worden door bestemmingsverkeer, waarbij het gemiddelde tempo van binnen naar buiten dient op te lopen.

#### **Segmentering**

De stad moet hiervoor ingedeeld worden in segmenten (= wijken). Centraal staat dat ieder segment zijn eigen verkeer naar de snelweg kan afhandelen. De auto mag overal komen, maar wel over die routes, die van tevoren bepaald zijn. Hierdoor is er autonomie om te kiezen met welk vervoermiddel je reist: met de auto, de fiets, te voet of met het OV. Het is van het vervoermiddel en de route afhankelijk of de reis sneller of langzamer gaat.

#### **Concreet**

In het hart van Het Wiel wordt gebruik gemaakt van knips om verkeersstromen te dwingen dezelfde weg terug te nemen. Het blijft wel mogelijk om met de auto een bestemming in het centrum van de stad te bereiken. Een knip is de ultieme maatregel als blijkt dat het op een natuurlijke manier (lees knip) beïnvloeden van verkeersgedrag niet werkt.

Voor de fiets en OV geldt de belemmering van de segmenten niet.

In de gedachte van Het Wiel wordt verder binnen de segmenten gestreefd naar vereenvoudiging van de verkeersstromen door meer te werken met eenrichtingsverkeer, overeenkomstig een bloemkoolstructuur. Dit heeft als voordeel dat er een betere en natuurlijke afweging wordt gemaakt door bewoners welk vervoersmiddel het beste gekozen kan worden om te komen van A naar B. Deze ingreep zorgt er uiteindelijk voor dat voor korte ritten in de stad auto's minder gebruikt zullen worden.

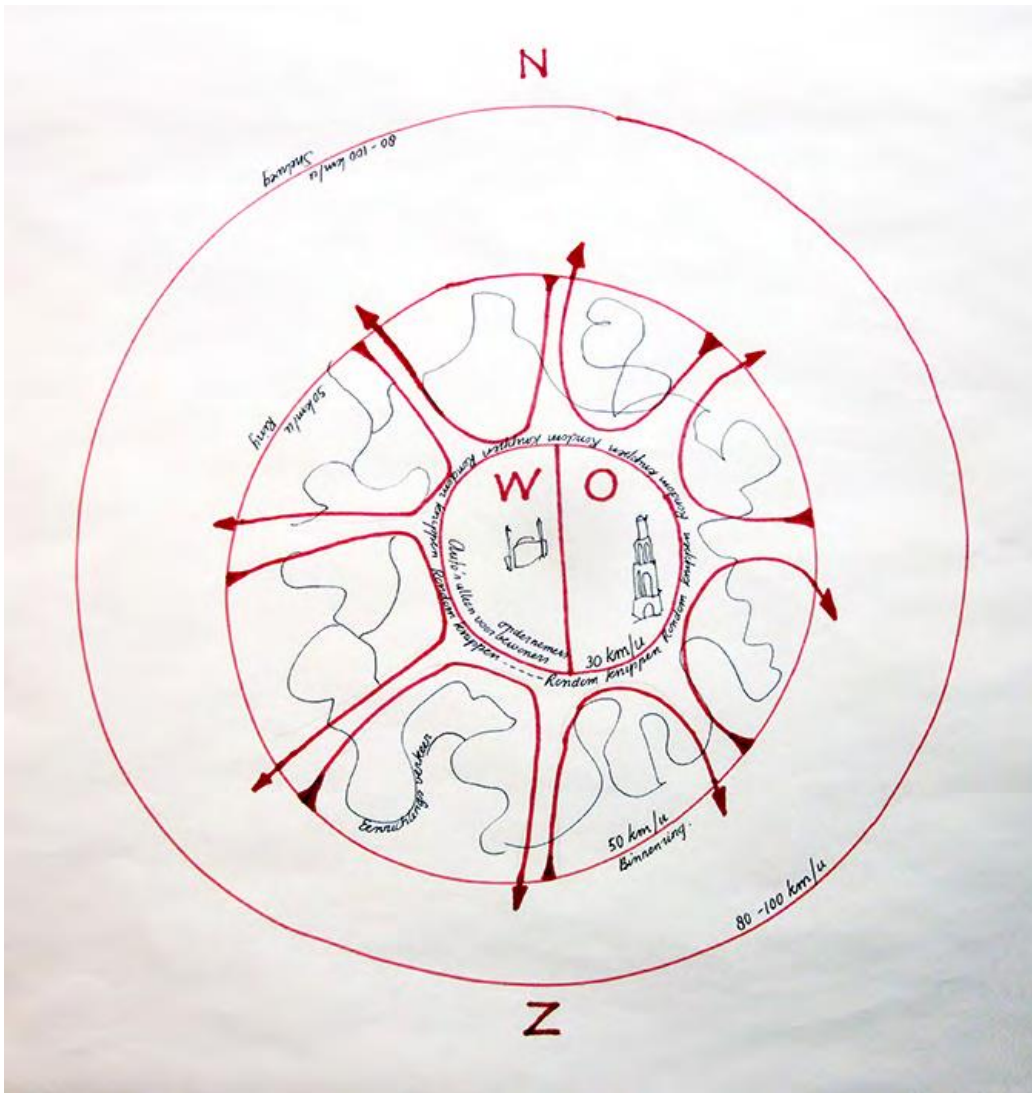
#### **Wijk-wijk-wijk verkeer**

Meer naar buiten toe is de inrichting minder rigide, zodat van wijk naar wijk gereisd kan worden. Hierbij moet het wel zo zijn dat het bij lange ritten door de stad, het voordeliger is om buitenom te rijden. Als je over de segmenten ringen zou leggen (centrumring, stadsring, autowegring) dan dient de snelheid over de ringen langzaam op te lopen.

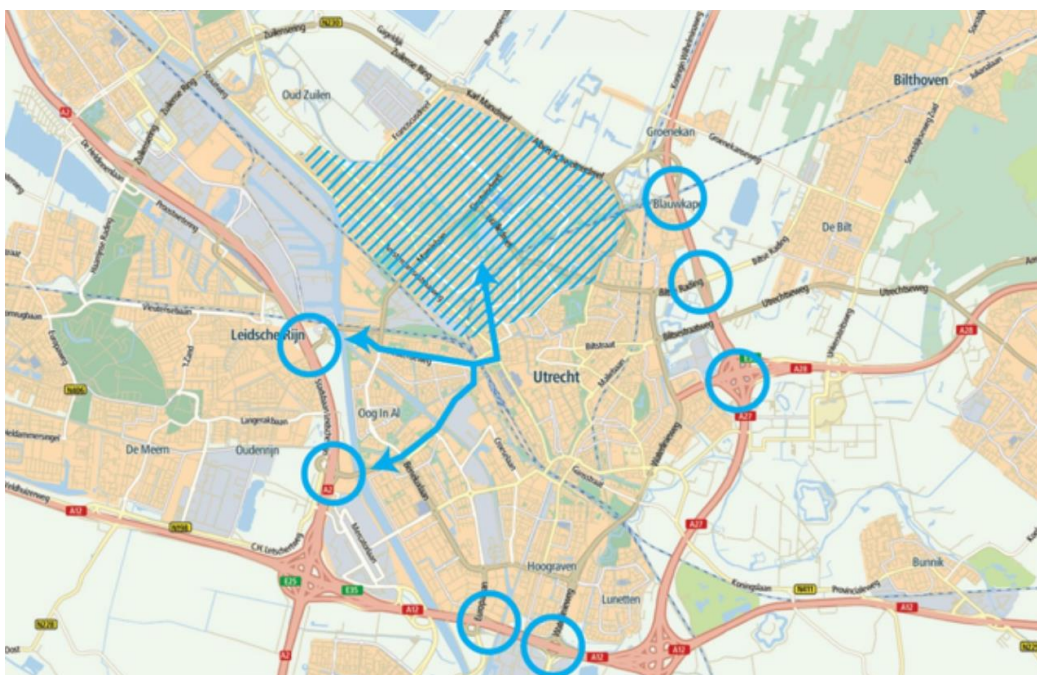
#### **Gebruik van meer dan 1 vervoermiddel**

De aanwezigheid van een trein, tram en snelweg-netwerk biedt volop kansen voor reizen waarbij meer dan 1 vervoermiddel wordt gebruikt. Op dit moment is er relatief veel parkeerruimte in het centrum van de stad en is er een ruime verbindingsweg om daar gebruik van te maken. Ontwikkelingen in de stad zijn dusdanig dat de combinatie van vervoermiddelen steeds meer kracht wint ten opzichte van het gebruik van de auto. De ruimtelijke ontwikkeling in het centrum van de stad gaat remmend zijn voor autoverkeer. Een groeiend tram-netwerk, verbeterende en uit te breiden buslijnen en fietsverhuur bieden goede alternatieven. Hiermee wordt de markt van de vervoermiddelen gedifferentieerder. Dit leidt zowel tot een hogere leefbaarheid als een efficiënt gebruik van de schaarse ruimte. Dit kan nog worden verstrekt door parkeergarages in de binnenstad deels ook te gaan gebruiken om auto- en ook fiets-parkeren daar van de staat te halen. Die zouden ook aangevuld kunnen worden met P&R-garages aan de ring en bij OV-knooppunten.

Een belangrijke stap om deze visie in te richten is het realiseren van een stadsring in de vorm van een stadsboulevard 2x1. In Utrecht West is dit lastig te realiseren, omdat er een spaak (radiaal) of spaken ontbreekt naar auto-snelwegen in het noordwesten van 'het wiel'. Daardoor gaat onnodig en ook onwenselijk veel doorgaand verkeer van en naar de noordwestelijke stadswijken via de WSB en het Westplein eo. Zie de onderstaande twee kaartjes voor een schematische illustratie.



**Het Wiel:** '...zodat een beter evenwicht ontstaat tussen verschillende verkeersstromen...'



'Het ontbreken van goede snelweg-aansluiting in het noordwesten van Utrecht veroorzaakt mede onaantvaardbare verkeersdruk in Lombok en in andere wijken in Noordwest Utrecht'