

Toelichting van 3 verkeerskundige onderzoek schetsen 'groener Lombokplein'

Onderzoekschets 1 Route zo dicht mogelijk langs HOV, maar mét behoud van Sijpesteijngebouw

- Problemen/aandachtspunten
 - Ontsluiting (van laden/lossen Mineurslaan en parkeergarage Westflank Noord) op nieuw kruispunt 'Mineurslaan/doorgaande route' past niet op de hoek van het Sijpesteijngebouw.
 - Dit nieuwe kruispunt wordt zo groot dat het ook niet helemaal lijkt te passen bij NH hotel (ter hoogte van laad/dok NH hotel).
 - Viaduct blijft lang; de helling kan niet substantieel steiler, want ook vrachtwagens met oplegger moeten over deze route.
- Risico's
 - verkeersafwikkeling wordt minder robuust doordat twee verkeersknopen (kruispunt 'verlengde Damstraat/doorgaande route' en nieuw kruispunt 'Mineurslaan/doorgaande route') dichtbij elkaar komen te liggen.
- Effecten
 - Verkeersbundel vormt grote barrière tussen Lombok en Hagelbuurt.
- Variant is zeer waarschijnlijk niet mogelijk.

Onderzoekschets 2 Eerste deel route conform omgevingsvisie; na Leidsche Rijn sterk afbuigend

- Effecten
 - Verkeersbundel vormt grotere barrière tussen Lombok en historische binnenstad en tussen Lombok en Hagelbuurt.
 - Groen Lombokplein niet verbonden met waterkant Leidsche Rijn.
 - Groen wel aansluitend aan moskeeplein

Onderzoekschets 3 Route zo dicht mogelijk langs HOV, zonder behoud van Sijpesteijngebouw

- Problemen
 - Sloop Sijpesteijngebouw.
 - Viaduct blijft lang, want ook vrachtwagens met oplegger moeten over deze route.
- Effecten
 - Verkeersbundel vormt grote barrière tussen Lombok en Hagelbuurt.

Onderzoekschets 4 Conform omgevingsvisie, maar met meer groen en minder woningbouw

- Integratie van meer groen en minder woningbouw.

Financiële doorrekening

De onderzoekschetsen 1, 2 en 3 gaan uit van het volledig schrappen van vastgoed en bijbehorende gebouwd parkeren. Omdat we terughoudend zijn omgegaan met verwachte opbrengsten en uitgegaan zijn van gebouwd parkeren is dat een ingreep die niet zoveel invloed heeft op het saldo. Daarmee wordt het verschil met de financiële analyse bij de omgevingsvisie vooral bepaald door het verschil in de kosten.

Onderzoeksschets 4 gaat uit van meer groen en minder vastgoed op Lombokplein.

Disclaimer: alle genoemde bedragen zijn indicatief omdat het onderzoekschetsen betreft en geen planvarianten.

Voor de verschillende onderzoekschetsen pakt dit als volgt uit.

Onderzoekschets 1, weg tussen NH en Sijpesteijn, hoge brug, extra langzaamverkeersbrug

Extra kosten worden gemaakt voor een hogere (en daarmee langere) autobrug, een extra langzaamverkeersbrug en natuurlijk het inrichten van de bouwvlekken als openbare ruimte. Verwacht saldo-effect t.o.v. berekening omgevingsvisie: **€ 3,8 mln extra kosten**

Onderzoekschets 2, weg tussen NH en Sijpesteijn, lage combibrug, extra langzaamverkeersbrug

Weg ligt grotendeels gelijk met traject omgevingsvisie, geen meerkosten voor bruggen. Alleen de inrichtingskosten voor de bouwvlekken. Verwacht saldo-effect t.o.v. berekening omgevingsvisie: **€ 2,2 mln extra kosten**

Onderzoekschets 3, sloop gebouw Sijpesteijn, hoge brug, extra langzaamverkeersbrug

De waarde van deze variant is lastig te bepalen, omdat er namelijk twee onbekende grootheden van forse omvang in zitten: enerzijds de verwerving en sloop van het Sijpesteijngebouw, anderzijds de mogelijke ontwikkeling van een nieuw gebouw tussen NH hotel en weg. Dat is het belangrijkste financiële verschil tussen variant 1 en 3. Gebouw Sijpesteijn is niet in eigendom van de gemeente. In 2008 is het naastliggende gebouw (Cranenborch) verworven t.b.v. het doortrekken van tram. Dat gebouw is toen verworven voor € 25 mln., plus sloopkosten van € 2 mln (o.a. vanwege asbest). Aangenomen kan worden dat deze kosten nu (significant) hoger liggen. Laten we voor het gemak stellen dat aankoop en sloop nu (tennminste) € 30 mln. zou kosten.

Het terugbouwen van een volume en functie die een dergelijk bedrag in grondwaarde kan opleveren is een opgave. Wanneer we dan uitgaan van wonen zonder rekening te houden met een onrendabele top op parkeren betekent dat al een gebouw van 75.000 m² bvo (bij een opbrengst van € 400/m² bvo) om een dergelijke grondwaarde te kunnen realiseren. Dat is een gebouw met een groter volume dan het stadskantoor en dat is niet realistisch op die plek en footprint. Er kan dus aangenomen worden dat deze variant waarschijnlijk **vele miljoenen duurder** uitpakt dan variant 1.

Onderzoeksschets 4

Door de combinatie van minder vastgoed, maar wel meer groen is de verwachting dat de verwachting is dat het saldo-effect t.o.v. de omgevingsvisie variant bij deze variant beperkt is en op te lossen **binnen de financiële bandbreedte van de omgevingsvisie.**

Duiding financiële doorrekening

De drie onderzoekschetsen laten extra kosten zien. Maar een belangrijk effect zit niet in de cijfers, namelijk het feit dat de kansen verminderen om het saldo te verbeteren. Bij gunstige marktontwikkeling (zoals verwacht) kunnen de grondopbrengsten waarschijnlijk omhoog. Ook is nu gerekend op slechts 40% koop. De rest is beleggershuur (40%) en sociaal (20%). Een verschuiving van beleggershuur naar koop en evt. het verkleinen van de woningen (op Lombokplein is nu gerekend met 100 m² bvo, kleinere woningen brengen meer op per m²) kunnen een positieve invloed hebben op de opbrengsten.

Datzelfde geldt voor de parkeeroplossing. Nu is gekozen voor gebouwd parkeren voor alle nieuwe plekken die we voorzien. Wanneer een deel gebruik kan maken van goedkopere oplossingen (in bestaande garages (Lombokplein) of ene gedeelte op maaiveld bijvoorbeeld) valt er winst te behalen.

Kortom: met het schrappen van al het vastgoed verdwijnen vooral kansen, geen bedreigingen.

Verder verdwijnen in alle drie de varianten ook de ontwikkelmogelijkheden op de kop van gebouw Sijpesteijn (onderdeel van fase 1).

Daarbij is nu al het (gebouwd) parkeren uit het rekenmodel gehaald. Het kan echter zijn dat er 66 parkeerplaatsen in dit gebied moeten worden gecompenseerd voor te vervallen plekken aan de Graadt van Roggenweg. Er zijn nu geen kansen meer om dat in parkeergarages te doen die toch al gerealiseerd zouden worden voor het vastgoed.