Bundel van de Commissie Stad en Ruimte van 12 november 2020

1 Opening

Aanvang: 14.00 uur

2 Vaststellen agenda en inventarisatie te bespreken agendapunten

3 Raadsvoorstel Vrijgave krediet Kanaalstraat - Damstraat en collegevoorstel Vaststelling IPvE/FO

Aanvang: 14.00 uur; Digitaal
Indicatie behandeltijd: 60 min.
Beleidsveld: Mobiliteit en Wijk West- wethouder Van Hooijdonk

Geagendeerd door H. Bakker en S. Schilderman (D66), S. van Waveren (CDA),B. Isik (PvdA),T. Weistra (GroenLinks), M. de Pagter (VVD).
In 2016 vond de 1e bijeenkomst plaats voor de buurtvisie en herinrichting van de Kanaalstraat-Damstraat. De buurtvisie is afgerond en bekrachtigd door de raad in motie M2018/31. Daarin doet de raad de oproep om snel met de uitvoering te beginnen. Te lezen in de update: "Wij verwachten begin 2021 met u in gesprek te kunnen gaan over het concept Voorlopig Ontwerp. De uiteindelijke werkzaamheden starten dan medio 2022 en duren ongeveer 2 jaar." Het is belangrijk dat de problematiek rondom de Kanaalstraat-Damstraat grondig en met draagvlak wordt aangepakt. Bewoners en ondernemers hebben veel behoefte aan een beter leefbare buurt, met behoud van het unieke karakter. De doorlooptijd van in totaal 8 jaar van start buurtvisie tot afronding werkzaamheden is lang. De wethouder heeft in de beantwoording van de MV d.d. 15 oktober van D66, CDA en PvdA aangegeven geen ruimte te zien voor versnelling van het traject. De agenderende fracties willen hierover nader in debat.
In de motie M2018/31 heeft de raad het college opgedragen álle thema's uit de buurtvisie over te nemen. Er wordt nu geld uitgegeven aan de fysieke herontwikkeling, maar in de Kanaalstraat-Damstraat spelen ook de nodige meer sociale vraagstukken, bijvoorbeeld op het gebied van veiligheid, economie, jeugd en welzijn. Het college voert hiervoor een 'integrale aanpak' uit. De wethouder heeft toegezegd voor het einde van het jaar een stand van zaken naar de raad (en de buurt?) te sturen. De agenderende fracties willen spreken over deze aanpak, het meerjarige karakter, (het gebrek aan) de integraliteit en de communicatie hierover met de buurt (bewoners en ondernemers), de procesgroep en het wijkplatform. In het bijzonder willen de agenderende fracties aandacht besteden aan de koppeling tussen de 'fysieke' herinrichting en de meer sociale aspecten van de buurtvisie. Daarnaast willen de agenderende fracties zaken meegeven in de totstandkoming van het voorlopig ontwerp.

- Dossier 1346 voorblad
- Raadsvoorstel Vrijgave investeringskrediet herinrichting Kanaalstraat - Damstraat.docx
- Raadsbrief IPvE-FO herinrichting Kanaalstraat - Damstraat.docx
- IPvE herinrichting Kanaalstraat Damstraat.pdf
- IPvE bijlage 1 Buurtvisie-kanaalstraat-damstraat.pdf
- IPvE bijlage 2a Ontwerpverslag werkgroep OGKvL.pdf
- IPvE bijlage 3 Rapport logistieke stromen Kanaalstraat.pdf
- IPvE bijlage 4 - Monitoringsplan Verkeercirculatie Kanaalstraat.pdf
- IPvE bijlage 5 Bomen Effect Analyse.pdf
- IPvE bijlage - FO deel Damstraat - J.P. Coenstraat.pdf
- IPvE bijlage - FO deel J.P. Coenstraat - Ouderijnbrug.pdf
- IPvE bijlage - FO Profielen.pdf
- Reactienota IPvE-FO herinrichting Kanaalstraat - Damstraat.pdf
- Gedragstoets ontwerp Kanaalstraat - Sweco.pdf

3.1 Raadsbrief Programma Kanaalstraat-Damstraat

- Dossier 1462 voorblad
- Raadsbrief Programma Kanaalstraat-Damstraat.pdf

4 SV 2020, nr. 125 Fietsroute Singel Noord, Weerdsluis en Weerdsingel

Indicatieve aanvang: 15.00 uur; Digitaal
Indicatie behandeltijd: 45 min.
Beleidsveld: Mobiliteit - wethouder Van Hooijdonk

Geagendeerd door M. de Pagter (VVD) en B. Isik (PvdA).
Het college is van plan om de Weerdsingel Oostzijde te herinrichten tot fietsstraat met asfalt, als onderdeel van de Fietsroute Singel Noord. VVD en PvdA willen dit plan bijsturen, mede naar aanleiding van het antwoord op Schriftelijke Vragen 2020/125 en Raad in de Wijk op dinsdag 22 september, waar dit onderwerp is besproken. De fracties willen over de volgende onderwerpen in debat:

1. de verkeersveiligheid van de voorgestelde inrichting (o.a. keuze asfalt of klinkers);
2. de plannen voor een fietsbrug bij de monumentale Weerdsluis;
3. de inspraak van bewoners en ondernemers in de omgeving.

Dossier 1407 voorblad

SV 2020 nr 125 over Fietsroute Singel Noord_ Weerdsluis en Weerdsingel.pdf

5 Raadsvoorstel Voortzetting Wijkontwikkelmaatschappij Noordwest en collegevoorstel Intentieovereenkomst

Indicatieve aanvang: 20.00 uur; Digitaal
Indicatie behandeltijd: 75 min.
Beleidsveld: Economische Zaken - wethouder Verschuure

De Wijkontwikkelingsmaatschappij Noordwest (WOM NW) is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Amsterdamsestraatweg 2018 en is daarin benoemd als één van de instrumenten om de eerste positieve ontwikkelingen blijvend te realiseren. De WOM NW was opgericht voor een periode van 10 jaar. Voorgesteld wordt om de WOM voort te zetten en het kapitaalbelang van Mitros over te nemen. Door te besluiten het belang van Mitros in de WOM over te nemen hoeft de WOM niet ontbonden te worden. Indien de raad besluit het belang van Mitros niet over te nemen, dan wordt de WOM NW op grond van de CV-Overeenkomst opgeheven en de bezittingen (m.n. panden) verdeeld tussen Mitros en gemeente.

Dossier 1344 voorblad

Raadsvoorstel Voortzetting Wijkontwikkelingsmaatschappij Noordwest.docx

Overeenkomst van commanditaire vennootschap WOM Noordwest CV - 2008.doc

Brief uittreding Mitros uit WOM NW per 1 juli 2020.pdf

5.1 Raadsbrief Toelichting technische bijeenkomst toekomst Wijkontwikkelingsmaatschappij Noordwest

Dossier 1459 voorblad

Raadsbrief Toelichting technische bijeenkomst toekomst WOM Noordwest.pdf

Panden in eigendom van WOM Noordwest CV.pdf

6 Raadsbrief Onderzoek werklocaties en uitwerkingsrichting

Indicatieve aanvang: 21.15 uur; Digitaal
Indicatie behandeltijd: 90 min.
Beleidsveld: Economische Zaken - wethouder Verschuure

Geagendeerd door R. van der Zweth (PvdA), H. Dekker-Abdulaziz (D66), J. Ferket (D66), M. van Dalen (VVD), J. Zwinkels (CDA), de fractie van de ChristenUnie, F. Dekkers (GroenLinks) en de fractie van Student & Starter.
Na de Raadsinformatiebijeenkomst agenderen de fracties de raadsbrief en de onderzoeken van STEC voor de commissie S&R. De fracties gaan graag in discussie over de de ambities van onze stad rondom (toekomstige) werklocaties en winkelgebieden in opmaat naar het vastleggen in beleid en de uitdagingen die er op dit moment liggen. In het debat komen o.a. de volgende punten aan de orde:

** De ontwikkeling van actief vestigingsbeleid waarin de gemeentelijke ambities worden vertaald;*
** De ontwikkeling van nieuwe werklocaties in Utrecht en de regio, de specifieke rol van onze stad daarin en hoe deze ontwikkeling zich verhoudt tot de behoefte van regio;*
** De toekomst van kantoorruimte en de ontwikkeling daarvan in de stad, mede in samenhang met de Covid crisis, het tegengaan van leegstand en de behoefte aan woningbouw;*
** De vitaliteit van winkelgebieden, waaronder de doorontwikkeling van de BSSB en de lessen uit de praktijk om dit zo effectief mogelijk te doen;*
** De wijze waarop de verschillende instrumenten t.b.v. vitaliteit van de winkelgebieden nu worden toegepast en hoe dit verbeterd kan worden, o.a. denkend aan sturen op huurprijzen en tegengaan van leegstand;*
** De groei van winkelgebieden bij nieuwbouwprojecten in relatie tot de leegstand en soms moeilijke situatie waar winkelgebieden zich in bevinden.*

Dossier 1402 voorblad

Raadsbrief Onderzoek werklocaties en uitwerkingsrichting

Infographic werklocaties stad Utrecht

Adviesrapport toekomstbestendige werklocaties U16

Adviesrapport toekomstbestendige winkelgebieden U16

Locatieprofielen bedrijventerreinen U16

NEER-analyse bedrijventerreinen U16

Locatieprofielen kantoorlocaties U16

Gebiedsprofielen werklocaties stad Utrecht

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1346
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 november 2020
Agendapunt	3
Omschrijving	Raadsvoorstel Vrijgave krediet Kanaalstraat - Damstraat en collegevoorstel Vaststelling IPvE/FO
ID	1393
Behandelend ambtenaar	Norg, Ben
Telefoon	28 67415
E-mail	b.norg@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	West
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	Ja
Raadsadviseur (lijst)	Gijs Corten/Mobiliteit/gijs.corten@utrecht.nl

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	12 november 2020

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vrijgave investeringskrediet herinrichting Kanaalstraat - Damstraat

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Ben Norg
Kenmerk	8008256
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Nee

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

1. Een krediet van 7,9 miljoen euro beschikbaar te stellen voor de herinrichting van de Kanaalstraat - Damstraat.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting
Het college heeft het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE-FO) voor de herinrichting Kanaalstraat – Damstraat vastgesteld. Met dit raadsvoorstel wordt de raad gevraagd het krediet voor de herinrichting beschikbaar te stellen.

Context
Aanleiding
In het coalitieakkoord 'Ruimte voor iedereen' (2018) is een structureel bedrag van 1,1 miljoen euro gereserveerd voor de kapitaallasten die voortvloeien uit het uitvoeren van de visie Kanaalstraat en Amsterdamsestraatweg. Bij de Programmabegroting 2019 (zie p. 243) heeft de raad het bijbehorende krediet van 11,5 miljoen euro opgenomen in de investeringsstaat onder categorie B. Dit bedrag is in het Meerjaren Perspectief Ruimte 2020 verhoogd met een bedrag van 1,5 miljoen euro voor de uitvoering van de herinrichting Kanaalstraat - Damstraat. In de Programmabegroting 2021 is daarom in de investeringsstaat B in totaal 13 miljoen euro opgenomen voor de herinrichtingen van beide straten.

De raad heeft besloten dat deze gelden expliciet vallen onder een B-investering waardoor de raad de middelen dient vrij te geven middels een apart raadsvoorstel. De reden om het een B-investering te laten zijn, in tegenstelling tot gebruikelijk bij herinrichtingen van deze omvang, is dat nog niet helder was wat de verdeling van de middelen over de herinrichtingen Amsterdamsestraatweg en Kanaalstraat-Damstraat zou zijn en of alle kosten wel afgeschreven konden worden. Inmiddels heeft uw Raad bij het Meerjaren Perspectief Ruimte 2020 het beschikbare budget voor de herinrichting Kanaalstraat – Damstraat à 7,5 miljoen euro vastgesteld. Samen met bijdragen vanuit andere programmaonderdelen à 0,4 miljoen euro komt de totale investering voor de herinrichting uit op 7,9 miljoen euro. Daarnaast is inmiddels duidelijk dat het gaat om een investering waarvan de kosten in aanmerking komen voor afschrijving.

Het college heeft het definitieve IPvE en FO voor de Kanaalstraat-Damstraat vastgesteld. Dit IPvE-FO is het kader voor de herinrichting en vormt daarmee de basis om het krediet voor de herinrichting Kanaalstraat-Damstraat nu door de raad te laten vrijgeven.

Beoogd effect
Het doel van de herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat is het verbeteren van de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van de beide straten. Zo ontstaat een gezonde en aantrekkelijke Kanaalstraat en Damstraat met een multiculturele uitstraling.
De buurtvisie heeft het daarbij concreet over de volgende doelen waar de herinrichting aan moet bijdragen:

- Behoud van de unieke identiteit van de straten;
- Een kwalitatief betere uitstraling met meer ruimte voor groen, ontmoeting en verblijf;
- Het versterken van de winkelstraat;
- Het verbeteren van de leefbaarheid: veilig en rustig wonen in een mooie, schone en duurzame omgeving;
- Het verbeteren van de veiligheid, zowel sociaal als verkeer;
- Een goede aansluiting op de omgeving, met name waar het gaat om de ontwikkelingen in het Beurskwartier / Lombokplein.

Aanvullend is een belangrijk doel het meer klimaatadaptief maken van de beide straten, d.w.z. de beide straten bestand maken tegen klimaatverandering.

Met het vaststellen van dit raadsvoorstel wordt het mogelijk om de herinrichting te realiseren conform bovenstaande doelstelling.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening
- Raadsbrief: Buurtvisie Kanaalstraat-Damstraat aangeboden aan het college en door het college aangeboden aan de raad (12 december 2017);
- Motie 2018/M31 “Voer bewonersvisie Kanaalstraat/Damstraat uit” (8 maart 2018);
- Raadsbesluit Programmabegroting 2019 (8 november 2018);
- Raadsbrief: Voortgang Programma Kanaalstraat/Damstraat (19 april 2019);
- Raadsbrief vrijgave concept IPvE-FO voor consultatie (8 mei 2020);
- Raadsbrief Resultaat vervolgonderzoeken verkeersstudie Noordwest (29 mei 2020);

- Raadsbesluit Meerjaren Perspectief Ruimte (16 juli 2020).

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Een krediet van 7,9 miljoen euro beschikbaar te stellen voor de herinrichting van de Kanaalstraat – Damstraat.
Argumenten	
1.1	Het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp voor de herinrichting is een uitwerking van de buurtvisie Kanaalstraat - Damstraat
	De herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat maakt onderdeel uit van de integrale aanpak Kanaalstraat en Damstraat. Deze vloeit voort uit de buurtvisie Kanaalstraat – Damstraat die in 2017 door de bewoners, ondernemers en organisaties uit Lombok is opgesteld en door zowel college (12 dec 2017) als de gemeenteraad (18 maart 2018) is omarmd. Met de buurtvisie is een kader vastgesteld waarbinnen de herinrichting van de openbare ruimte wordt ontworpen en uitgevoerd. Belangrijk element hierin is het instellen van éénrichtingsverkeer in de Kanaalstraat tussen Damstraat en J.P. Coenstraat.
1.2	Het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Kanaalstraat - Damstraat vormt het kader voor het verdere ontwerp en uitvoering van het project.
	Het college heeft op 6 oktober 2020 het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE-FO) voor de herinrichting van de Kanaalstraat – Damstraat vastgesteld. Het IPvE-FO vormt het kader waarbinnen de uitvoering van het project gedaan wordt. De belangrijkste uitgangspunten zijn: - instellen éénrichtingsverkeer Kanaalstraat van Damstraat naar J.P. Coenstraat - Kanaalstraat en Damstraat volledig uitgevoerd in klinkers - fietsstroken in asfalt op Kanaalstraat, gedeelte J.P. Coenstaat – Ouderijnburg - handhaven huidige drempelplateaus - opheffen van één parkeerstrook in Damstraat-zuid - inpassing van ondergrondse afvalcontainers in Kanaalstraat - vervanging van 50 deels te herplanten, deels te rooien bomen in de functiestrook; uitbreiding naar minstens 80 bomen - vervanging van de riolering in de gehele Kanaalstraat door een gescheiden stelsel - verwijderen verkeerslichten bij kruising Kanaalstraat – J.P. Coenstraat - aantrekkelijke entrees Damstraat-zuid en Kanonstraat - opknappen van de pleinen Ouderijnbrug, Antoniuskerk en Moskeeplein
1.3	Het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp heeft draagvlak in de buurt.
	Op het concept IPvE-FO is een grote diversiteit aan reacties ontvangen, in totaal 143 stuks. Uit de 143 inspraakreacties kwamen in totaal 325 positieve aspecten naar voren en 390 vragen en zorgen. Veel mensen geven aan de nieuwe en groenere inrichting en het instellen van éénrichtingsverkeer te waarderen. Tegelijk leven er ook veel zorgen over de gevolgen van éénrichtingsverkeer voor bijvoorbeeld de zijstraten en of de herinrichting wel zal zorgen voor het gewenste gedrag. De reacties zijn samengevat en van commentaar voorzien in de Reactienota (zie informatieve bijlage). Omdat het concept IPvE-FO tot stand is gekomen op basis van de buurtvisie en in samenwerking met betrokkenen, hebben reacties niet tot aanpassing van het ontwerp of de uitgangspunten geleid. Wel zijn er diverse waardevolle suggesties gedaan die worden meegenomen bij het opstellen van het Voorlopig Ontwerp (VO).
1.4	Dekking van het project is geregeld binnen het Meerjaren Perspectief Ruimte.

	In het Meerjaren Perspectief Ruimte 2020 is een budget opgenomen van 7,5 miljoen euro voor de herinrichting van de Kanaalstraat – Damstraat. Samen met gedekte bijdragen vanuit de programma's Groen (0,05 miljoen), Openbare Ruimte (0,35 miljoen) bedraagt het totale beschikbare investeringsbudget 7,9 miljoen euro. Dit is ook het bedrag dat geactiveerd wordt en waar de afschrijving van het project op wordt gebaseerd.

Financiën
De totale projectkosten voor vervanging riool en herinrichting openbare ruimte zijn geraamd op 11,5 miljoen euro waarbij we werk met werk maken. Het vervangen van het riool wordt gedekt uit het beheer- en onderhoudsprogramma Riolering voor een bedrag van 3,5 miljoen euro. De herinrichting van de openbare ruimte is geraamd op 8,0 miljoen euro. Er is een investeringsbudget beschikbaar voor de herinrichting Kanaalstraat – Damstraat van 7,9 miljoen euro (zie argument 1.3). Het verschil tussen de raming en het beschikbare budget (0,1 miljoen euro) wordt als bezuinigingsopgave betrokken bij het opstellen van het Voorlopig Ontwerp.
Hierbij wordt gedacht aan optimalisaties in het ontwerp op bijvoorbeeld het gebied van materialisatie.

Bij de voorjaarsnota 2018 is besloten de investering te activeren. Dit betekent dat er tijdens de uitvoering rentelasten verbonden zijn aan het project. Deze rentelasten zijn gedekt binnen krediet dat wordt vrij gevraagd.

Binnen de projectraming is een risicoreservering opgenomen van 2,1 miljoen euro. Op basis van een risico-inventarisatie is, gegeven de fase van het project, deze reservering voldoende. Belangrijkste voorziene financiële risico's zijn de omvang van een eventuele bodemsanering en de omvang van faseringen tijdens de uitvoering van het werk. Dit vanwege de complexiteit van de omgeving: drukke winkelstraat waarbij logistiek en bezoek mogelijk moet blijven, en weinig ruimte in zijstraten voor omleidingen. In de volgende ontwerpstap wordt dit verder in beeld gebracht en neemt het college binnen haar mandaat maatregelen om deze risico's te beheersen.

Vervolg
- Q4 2020: raadsbesluit vrijgave krediet
- Q1 2021: participatie VO
- Q2 2021: collegebesluit inspraak concept VO en daarna definitieve vaststelling VO
- Q4 2021 - Q1 2022: bestek en aanbesteding inclusief gunning
- Q2/3 2022: voorbereiding aannemer en start realisatie

Participatie
Over het IPvE-FO is voor de zomer 2020 consultatie van belanghebbenden geweest. Dit heeft geleid tot diverse suggesties die betrokken worden bij het opstellen van het Voorlopig Ontwerp. Tijdens het verdere ontwerpproces en realisatie blijft de buurt betrokken.

Communicatie
Over sec dit raadsbesluit is geen verdere communicatie voorzien. De betrokkenen worden geïnformeerd over hun reactie op het IPvE-FO.

Bijlage(n)
Bijlagen besluitvorming
–

Bijlagen informatief
- Definitief IPvE-FO herinrichting Kanaalstraat – Damstraat, met bijlagen
- Reactienota IPvE-FO herinrichting Kanaalstraat – Damstraat
- Gedragstoets ontwerp Kanaalstraat Damstraat
- Raadsbrief IPvE-FO herinrichting Kanaalstraat – Damstraat

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Ben Norg	**Datum**	8 oktober 2020
Doorkiesnummer	030 - 28 67415	**Kenmerk**	8008262
E-mail	b.norg@utrecht.nl	**Onderwerp**	Vaststelling definitief IPvE-FO herinrichting Kanaalstraat - Damstraat en raadsvoorstel vrijgave investeringskrediet
Bijlage(n)	* IPvE-FO herinrichting Kanaalstraat – Damstraat, inclusief bijlagen * Reactienota * Gedragstoets ontwerp	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Wij hebben het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE en FO) herinrichting Kanaalstraat - Damstraat en de bijbehorende reactienota vastgesteld. In totaal 143 (buurt)bewoners, ondernemers en organisaties hebben in de schriftelijke consultatie hun reactie gegeven op het conceptontwerp.
Daarnaast hebben wij u het raadsvoorstel ‘Vrijgave investeringskrediet herinrichting Kanaalstraat – Damstraat’ aangeboden. Met dit raadsvoorstel wordt aan u gevraagd om het door u reeds beschikbaar gestelde budget voor de herinrichting Kanaalstraat-Damstraat te autoriseren.

Aanleiding en context
De herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat maakt onderdeel uit van de integrale aanpak Kanaalstraat en Damstraat. Deze vloeit voort uit de buurtvisie Kanaalstraat – Damstraat die in 2017 door de bewoners, ondernemers en organisaties uit Lombok is opgesteld en door zowel college (12 december 2017) als de gemeenteraad (8 maart 2018) is omarmd. Met de buurtvisie is een kader vastgesteld waarbinnen de herinrichting van de openbare ruimte wordt ontworpen en uitgevoerd.

Planproces
In 2017 heeft de buurt een buurtvisie opgesteld middels een uitgebreid participatieproces. Tijdens de IPvE-FO fase is hierop dankbaar voortgebouwd. In juni en november 2019 waren er bijeenkomsten voor betrokkenen uit de buurt en belangenorganisaties. Daarnaast is in een werkgroep met de winkeliersvereniging onderzoek gedaan naar het laden en lossen en afvalinzameling; is met de Toekomstclub 507 en de Groengroep 507 verder doorgesproken over vergroening en inrichting van de Kanaalstraat; en heeft de werkgroep ‘Omgeving en Gedrag Kop van Lombok’ (OGKvL), bestaande uit enkele bewoners, winkeliers en gemeente, een onderzoek laten uitvoeren naar ruimtelijke interventies om het gedrag in de goede richting te beïnvloeden.

Met behulp van de inbreng van deze bijeenkomsten en werkgroepen hebben we keuzes gemaakt en is het concept IPvE-FO opgesteld. Veel van de wensen van bewoners sluiten aan bij onze inzet voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen, zoals concreet verwoord in de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (2016), het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim regelen, Slim bestemmen (SRSRSB, 2016) en het plan gemeentelijke Watertaken (2016).
Het concept IPvE-FO is na vrijgave door het college van 11 mei tot en met 3 juni 2020 ter consultatie voorgelegd. Tijdens de consultatieperiode konden er in verband met corona geen inloopbijeenkomsten worden georganiseerd. Als alternatief is een filmpje opgenomen waarin het plan kort en bondig is toegelicht. Het filmpje is veel bekeken en blijkt een goed en laagdrempelig middel om de buurt te informeren over de plannen.

Doelstelling en ambities
Met de buurtvisie is een kader vastgesteld waarbinnen de herinrichting van de openbare ruimte wordt ontworpen en uitgevoerd. De buurtvisie heeft het daarbij concreet over de volgende doelen waar de herinrichting aan moet bijdragen:

- Behoud van de unieke identiteit van de straten;
- Een kwalitatief betere uitstraling met meer ruimte voor groen, ontmoeting en verblijf;
- Het versterken van de winkelstraat;
- Het verbeteren van de leefbaarheid: veilig en rustig wonen in een mooie, schone en duurzame omgeving;
- Het verbeteren van de veiligheid, zowel sociaal als verkeer;
- Een goede aansluiting op de omgeving, met name waar het gaat om de ontwikkelingen in het Beurskwartier / Lombokplein.

Aanvullend is een belangrijk doel het meer klimaatadaptief maken van de beide straten, d.w.z. de beide straten bestand maken tegen klimaatverandering.

Het doel van de herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat is daarmee het verbeteren van de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van de beide straten. Zo ontstaat een gezonde en aantrekkelijke Kanaalstraat en Damstraat met een multiculturele uitstraling.

Consultatie en reactienota
Op het concept IPvE-FO zijn 143 reacties binnengekomen van (buurt)bewoners, ondernemers en organisaties.

In de raadsbrief van 8 mei 2020 (met kenmerk 7525040) zijn de belangrijkste uitgangspunten voor het ontwerp benoemd. De Kanaalstraat-oost wordt éénrichtingsverkeer, het trottoir wordt breder en in de Kanaalstraat en Damstraat komt klinkerverharding. De Kanaalstraat-west krijgt fietsstroken in asfalt, en op de kruising met de J.P. Coenstraat verdwijnen de verkeerslichten. Ook komt er meer groen, meer ruimte voor terras en verblijf, minder autoparkeerplaatsen en worden ondergrondse afvalcontainers ingepast.

Omdat het concept IPvE-FO tot stand is gekomen op basis van de buurtvisie en in samenwerking met betrokkenen, hebben de meeste reacties niet tot aanpassing van het ontwerp of de uitgangspunten geleid. Wel zijn er diverse waardevolle suggesties gedaan die wij meenemen bij het opstellen van het Voorlopig Ontwerp (VO).

Wij hebben in het reactieformulier gevraagd om zowel de positieve punten van het plan als de ‘wat kan beter’-punten aan te geven. Het meest positief werd gevonden dat er meer bomen en groen komen, er een nieuwe inrichting en beeld ontstaat en het instellen van éénrichtingsverkeer met alle

voordelen wat dat met zich meebrengt (bredere stoep, meer ruimte voor voetganger, fietser en verblijf, minder ruimte voor hard rijden).

Uit de inspraakreactie komen begrijpelijkerwijs ook veel zorgen en aandachtspunten naar voren. Zo heeft een deel van de mensen twijfels of het ontwerp wel echt wat gaat opleveren als het gedrag niet verandert en er niet meer wordt ingezet op handhaving. Er is veel scepsis hierover. Wij begrijpen deze zorgen. Alleen herinrichting van de openbare ruimte is onvoldoende om de problematiek van ongewenst sociaal- en verkeersgedrag aan te pakken. Daarom werken wij, in lijn met de buurtvisie, aan een integrale aanpak van beide straten, waarin naast een herinrichting van de openbare ruimte ook wordt gewerkt aan de andere thema's uit de buurtvisie: winkels en horeca, wonen en samenleven, en schoon, heel en veilig. Denk bijvoorbeeld aan de horecapilot en de veiligheidsaanpak. Het zijn investeringen die gemeente en buurt gezamenlijk doen. Alleen dan kan de visie en de bijbehorende doelen gerealiseerd worden en de herinrichting een succes worden.
Naast de integrale aanpak zijn voor een succesvolle herinrichting (in volgorde) gedragsverandering, toezicht en handhaving belangrijke randvoorwaarden. Dit vereist blijvende inzet van politie en gemeentelijke toezicht en handhaving om ongewenst sociaal- en verkeersonveilig gedrag aan te pakken, vooral ook in de eerste periode na realisatie als de nieuwe norm gesteld moet worden.
Specifiek op het gebied van verkeersveiligheid hebben wij een toets op het ontwerp vanuit het aspect verkeersgedrag laten uitvoeren door een externe verkeerspsycholoog. Hoofdconclusie van dit externe onderzoek (zie bijlage) is dat het IPvE en FO een groot deel van de door de onderzoekers gesignaleerde problematiek in de huidige situatie oplost. De aanbeveling om van de Kanaalstraat-oost een fietsstraat te maken nemen wij niet over omdat de verblijfsfunctie in dit gedeelte van de Kanaalstraat voorop staat. Dit is ook in lijn met de buurtvisie.
Tot slot werken wij, vanuit het Integraal Veiligheidsplan, stapsgewijs aan een aanpak om ongewenst verkeersgedrag te doorbreken, waarbij als eerste wordt ingezoomd op gebieden met de meeste problemen, waaronder Lombok-oost.

Ook hebben veel insprekers uit met name de zijstraten hun zorgen geuit over mogelijke negatieve effecten van éénrichtingsverkeer voor de zijstraten. Zij vrezen overlast van rondrijdend, sluipend en parkerend autoverkeer in de zijstraten. En willen daarom nu al maatregelen. Wij begrijpen deze zorgen maar houden vast aan de afspraak die is gemaakt in de buurtvisie, namelijk om de verkeerssituatie zowel voor als na herinrichting te monitoren op zowel de Kanaalstraat – Damstraat als omliggende wegen in Lombok-oost. En dus niet op voorhand maatregelen te treffen omdat niet op voorhand is te voorspellen hoe het verkeer zich zal gedragen. Als na herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om geconstateerde ongewenste effecten tegen te gaan, worden deze uitgevoerd. Voor de beeldvorming hierbij: dit gaat dan om zaken als het veranderen van een rijrichting of het plaatsen van snelheidsremmers zoals bloembakken. Volledige herinrichting van zijstraten is niet aan de orde binnen de scope van het project.
Inmiddels hebben vertegenwoordigers uit 19 verschillende zijstraten zich aangemeld voor de klankbordgroep verkeersmonitoring. Met hen is het monitoringsplan besproken.

Bij bovenstaande twee punten geven veel bewoners aan dat de straten autoluw/-vrij moeten worden. Naast inhoudelijke redenen om dit niet te doen, nemen wij dit niet over omdat het strijdig is met de uitgangspunten zoals vastgelegd in de buurtvisie.

Over het verdwijnen van de verkeerslichten bij de kruising met de J.P. Coenstraat maakt ook een deel van de bewoners zich zorgen. Men kan zich, gelet op het huidig gedrag en de functies in de omgeving (gezondheidscentrum, school), niet goed voorstellen dat deze kruising zonder verkeerslichten goed kan functioneren. Toch stellen wij voor om het verkeerslicht weg te halen omdat door het instellen van éénrichtingsverkeer de situatie dusdanig overzichtelijk wordt dat het veiliger is om het kruispunt in te

richten zonder verkeerslichten. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt gekeken of een kruispuntplateau (verhoogd kruispunt) een nog veiligere oplossing biedt.

De Fietsersbond en de Winkeliersvereniging Lombok hebben een uitgebreide brief geschreven. Naast de complimenten en de herkenning in het ontwerp van veel punten uit de buurtvisie, hebben zij enkele zorgpunten aangegeven. De Fietsersbond wil dat het asfalt op het fietspad langs het Moskeeplein blijft liggen vanwege de status van hoofdfietsroute. De Winkeliersvereniging daarentegen verzoekt in haar inspraakreactie om deze fietsroute nog verder af te waarderen om daarmee doorgaande, hardrijdende fietsers te ontmoedigen via de Kanaalstraat te gaan. Wij houden vast aan het uitgangspunt om hier (fietsvriendelijke) klinkerverharding toe te passen, in lijn met de verharding in de Kanaalstraat zodat de route voor fietsers een gelijke inrichting kent. Ook dit gedeelte langs het Moskeeplein is onderdeel van het verblijfsgebied, zeker ook als de verbinding met nieuwe Lombokpark is gerealiseerd. Daarbij moet vanwege rioolvervanging het asfalt sowieso opgebroken te worden.
De Winkeliersvereniging maakt zich zorgen over de relatie met het project Lombokplein (overlast tijdens uitvoering, aansluiting in materialen tussen projectgrenzen) en over de uitwerking op het gebied van fietsparkeren, afvalcontainers, verkeersgedrag en beheer van de openbare ruimte. Over deze punten is uitgebreid met de Winkeliersvereniging gesproken en deze aandachtspunten worden verder, in samenspraak met de winkeliers, opgepakt in het VO.

Raadsvoorstel vrijgave investeringskrediet à 7,9 miljoen euro
Naast deze raadsbrief hebben wij u een raadsvoorstel toegestuurd om het investeringskrediet van 7,9 miljoen euro vrij te geven.
In tegenstelling tot gebruikelijk bij herinrichtingen van deze omvang, is dit project opgenomen als B-investering, tezamen met de herinrichting Amsterdamsestraatweg. Hierdoor is het nodig dat uw Raad de middelen voor de herinrichting Kanaalstraat – Damstraat dient vrij te geven middels een apart raadsvoorstel. De reden dat uw Raad dit project bij de programmabegroting 2019 heeft opgenomen als B-investering is dat destijds nog niet helder was wat de verdeling van de middelen over de herinrichtingen Amsterdamsestraatweg en Kanaalstraat-Damstraat zou zijn en of alle kosten wel afgeschreven konden worden. Inmiddels heeft uw Raad bij het Meerjaren Perspectief Ruimte 2020 het beschikbare budget voor de herinrichting Kanaalstraat – Damstraat à 7,5 miljoen euro vastgesteld. Samen met bijdragen vanuit andere programmaonderdelen à 0,4 miljoen euro komt de totale investering voor de herinrichting uit op 7,9 miljoen euro. Daarnaast is inmiddels duidelijk dat het gaat om een investering waarvan de kosten in aanmerking komen voor afschrijving.

Planning en vervolg
Nu het IPvE en FO definitief is vastgesteld, wordt gestart met de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp. Dit doen we wederom in nauwe afstemming met belanghebbenden. Begin 2021 wordt hiervoor een bijeenkomst georganiseerd. Aan bod komen hierbij onder meer de invulling van de zgn. functiestrook met de functies fietsparkeren, autoparkeren, laden/lossen, terrassen en groen.
Na vaststelling van het Voorlopig Ontwerp, volgt het Definitief ontwerp en bestek. Uitvoering van de herinrichting zal op zijn vroegst starten tegen de zomer van 2022.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,



Herinrichting Kanaalstraat – Damstraat
Integraal Programma van Eisen & Functioneel Ontwerp

Gemeente Utrecht

oktober 2020

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep
Duurzaamheid Arjan Corten
Stadsingenieurs ontwerp, Marc van ’t Hazeveld, Joost Rosdorff
Stadsingenieurs techniek, Nozar Birgooni, Johan Cusveller, Aysegül Eraslan, Evert van Haren, Ron de Puy, Alfons Tanis, Hans van Vliet
Stedenbouw, Fred van Eeden, Hessel Rasch
Verkeer, Erik Groot Karsijn
Wijkbureau West, Herman van ‘t Spijker

Projectmanagement
Communicatie, Wanda Dijkstra
Omgevingsmanagement, Frans Werter
Planning, Isaac Nicolaas
Projectmanagement, Ben Norg
Projectondersteuning Michiel Standaert

Opdrachtgever
Bestuurlijk, College van Burgemeester & Wethouders
Ambtelijk, Programmamanager Stedelijke Netwerken, Daniël Reuling
Ambtelijk, Beheerder riool en rioolgemalen, Han van Ringelenstein

Versiedatum
oktober 2020

Bestuurlijke besluitvorming
oktober 2020

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding – waar gaat dit IPvE en FO over 5

1.1 Buurtvisie 5

1.2 Plangebied 7

1.3 Planproces 7

1.4 Leeswijzer 8

Hoofdstuk 2 Opgave – wat speelt er op de Kanaalstraat en Damstraat 11

2.1 Beschrijving Kanaalstraat – Damstraat 11

2.2 Integrale aanpak als randvoorwaarde 18

Hoofdstuk 3 Ambitie – wat willen we bereiken 21

Hoofdstuk 4 Uitwerking – hoe komt het er uit te zien 27

4.1 Basisprofielen 27

4.2 Gebruik 33

4.3 Inrichting 41

4.4 Onderzoeken 53

Hoofdstuk 5 Vervolg – wanneer gaan we de straten aanpakken 57

5.1 Planning en financiën 57

5.2 Participatie 57

Hoofdstuk 6 Bijlagen 59



Buurtvisie Kanaalstraat Damstraat2017

Hoofdstuk 1 Inleiding – waar gaat dit IPvE en FO over

Utrecht kiest voor een aantrekkelijke en leefbare Kanaalstraat en Damstraat. Levendige winkelstraten met een mediterrane uitstraling en met een aantrekkelijke mix van wonen, winkelen en horeca. Een herinrichting van de openbare ruimte moet de belevings- en verblijfswaarde verhogen. De herinrichting draagt tevens bij aan de sociale en verkeersveiligheid, het versterken van de winkelstraat, een prettiger woon- en werkomgeving en het klimaatadaptiever maken van de Kanaalstraat en Damstraat.

1.1 Buurtvisie

De herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat maakt onderdeel uit van de buurtvisie (zie bijlage 1). De buurtvisie is in 2017 door de bewoners, ondernemers en organisaties uit Lombok opgesteld en beschrijft een integrale aanpak voor beide straten op de thema's Schoon, heel en veilig; Wonen en samenleven; Winkels en horeca; en Herinrichting van de openbare ruimte. Aanleiding voor het opstellen van de buurtvisie zijn geplande investeringen in de openbare ruimte zoals vervanging van bomen en riolering, en het plaatsen van ondergrondse huisvuilcontainers. Ook leven er in de buurt zorgen over sociale en verkeersveiligheid. Denk hierbij aan hard rijden, dubbel parkeren, straatintimidatie, zwerfafval, etc.

Met de buurtvisie is een kader vastgesteld waarbinnen de herinrichting van de openbare ruimte wordt ontworpen en uitgevoerd. De buurtvisie heeft het daarbij concreet over de volgende doelen waar de herinrichting aan moet bijdragen:

- Behoud van de unieke identiteit van de straten
- Een kwalitatief betere uitstraling met meer ruimte voor groen, ontmoeting en verblijf
- Het versterken van de winkelstraat
- Het verbeteren van de leefbaarheid: veilig en rustig wonen in een mooie, schone en duurzame omgeving
- Het verbeteren van de veiligheid, zowel sociaal als verkeer
- Een goede aansluiting op de omgeving, met name waar het gaat om de ontwikkelingen in het Beurskwartier / Lombokplein

Aanvullend is een belangrijk doel het meer klimaatadaptief maken van de beide straten, d.w.z. de beide straten bestand maken tegen klimaatverandering.

Het doel van de herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat is daarmee het verbeteren van de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van de beide straten. Zo ontstaat een gezonde en aantrekkelijke Kanaalstraat en Damstraat met een multiculturele uitstraling.

In de buurtvisie zijn de volgende uitgangspunten voor de openbare ruimte genoemd:

- Eénrichtingsverkeer voor auto's op de Kanaalstraat van Damstraat naar JP Coenstraat
- Omdraaien rijrichting Damstraat-Noord (wordt: noord naar zuid)
- Rijrichtingen zijstraten blijven gelijk
- Maximum snelheid: 30km/u
- Opheffen één parkeerstrook Damstraat-zuid
- Aantal parkeerplaatsen in Kanaalstraat blijft gelijk, m.u.v. benodigde ruimte voor ondergrondse afvalcontainers
- Minimaal hetzelfde aantal bomen in de straat (bestaand of nieuw)

Plangrens en straatnamen



In dit Integraal Programma van Eisen (IPvE) zijn deze uitgangspunten uit de buurtvisie verder uitgewerkt en vertaald naar eisen waaraan het ontwerp moet voldoen. Het Functioneel Ontwerp (FO) vormt hiervan de verbeelding.

Meer over de buurtvisie staat in paragraaf 2.2.

1.2 Plangebied

Het plangebied omvat de volledige breedte van gevel tot gevel van de Kanaalstraat en Damstraat. Aan de zuidzijde van de Damstraat, de noordzijde van de Damstraat en de oostzijde van de Kanaalstraat, waar het fietspad langs het Moskeeplein aansluit op het fietspad langs de toekomstige Kanonstraat, sluit het plangebied aan op het plangebied van het project Lombokplein. Aan de noordzijde van de Damstraat is een aanpassing van de kruising van de Vleutenseweg met de Damstraat nodig om de parkeergarage Kop van Lombok en de Damstraat noordzijde bereikbaar te maken. Deze kruising maakt daarmee ook deel uit van het plangebied. Aan de westzijde van de Kanaalstraat eindigt het plangebied voor de brug over de Ouderijn, ter hoogte van de Billitonkade.

In beginsel is op de kruisingen met de zijstraten de gevellijn aangehouden als afbakening van het plangebied. Uitzondering hierop zijn de pleinen/plekken bij de Ouderijnbrug, voor de Antoniuskerk, bij de kruising met de Bandoengstraat en het Moskeeplein.

Het Moskeeplein en het plein voor de Antoniuskerk hebben een bijzondere status in het ontwerp. Het Moskeeplein is in 2014 aangelegd. Vanuit de winkeliersvereniging is gevraagd om een toevoeging aan het plein om de verblijfskwaliteit te vergroten, bijvoorbeeld in de vorm van water, groen of zitjes. Het plein wordt dus niet volledig heringericht en valt daarmee niet binnen de scope van de herinrichting. Vanuit de herinrichting is wel een bijdrage gereserveerd voor een toevoeging. Samen met de winkeliers(vereniging), Ulu moskee en omwonenden wordt in de volgende ontwerpfase onderzocht wat hier mogelijk is.
Het plein voor de Antoniuskerk is in eigendom van de eigenaar van de Antoniuskerk. Samen met de eigenaar en de gebruiker van de kerk, stichting Stadsklooster, wordt in de volgende ontwerpfase onderzocht hoe het plein zo goed mogelijk kan aansluiten op het ontwerp van de Kanaalstraat en de gewenste activiteiten van de stichting Stadsklooster.

Zie de pagina 6 voor een luchtfoto met de contour van het plangebied.

1.3 Planproces

De buurtvisie Kanaalstraat – Damstraat is in 2017 opgesteld door de bewoners en ondernemers van de Kanaalstraat en Damstraat en de omliggende straten. Het college van B&W heeft de buurtvisie vastgesteld met uitzondering van één punt: het voorstel om het eerste uur voor één euro te kunnen parkeren in parkeergarage Kop van Lombok is niet overgenomen. De gemeenteraad heeft in het voorjaar van 2018 met een motie het college opgedragen om de uitvoering van de buurtvisie ter hand te nemen. Bij de voorjaarsnota van 2018 is het budget voor de herinrichting gereserveerd (6 miljoen euro). Met de winkeliersvereniging is in het voorjaar van 2019 afgesproken om 209.000 euro in te zetten voor drie maatregelen: versterken economische vitaliteit, een lager tarief in de parkeergarage Kop van Lombok tijdens de werkzaamheden en het aantrekkelijker maken van het Moskeeplein. Dit in plaats van de maatregel om in de parkeergarage permanent het parkeertarief voor het eerste uur naar één euro te verlagen.

Het IPvE en FO is een vertaling van de buurtvisie naar een ontwerp van de openbare ruimte. Het IPvE en FO is gestart met een buurtbrede bijeenkomst in het Stadskantoor op 20 juni 2019. Daar

zijn de ambities gedeeld en hebben aanwezigen suggesties gegeven voor invulling van de ambities. Op basis hiervan is het projectteam de puzzel gaan leggen om te komen tot een integraal ontwerp.

Een paar puzzelstukken zijn nader uitgewerkt met betrokken bewoners en ondernemers. In een werkgroep met de winkeliersvereniging zijn uitgangspunten voor het laden en lossen en afvalinzameling besproken. De werkgroep 'Omgeving en Gedrag Kop van Lombok' (OGKvL), bestaande uit enkele bewoners, winkeliers en gemeente, heeft een gedragsonderzoek laten uitvoeren naar ruimtelijke interventies om het gedrag in de goede richting te beïnvloeden. Zowel met de Toekomstclub 507 en de Groengroep 507 is verder doorgesproken over vergroening en inrichting van de Kanaalstraat, met name voor het stuk tussen Lombokstraat en JP Coenstraat.

In de buurtbijeenkomst van 6 november 2019 in de Ulu moskee is met de buurt een 70% versie van het IPvE en FO besproken.

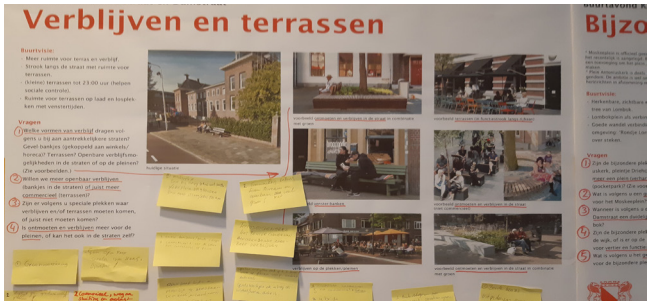
Het ontwerp, de bijlagen en alle verslagen van de buurtbijeenkomsten van de buurtbijeenkomsten zijn te vinden op www.utrecht.nl/kanaalstraat.

Het concept IPvE/FO lag van 11 mei tot en met 3 juni 2020 ter consultatie voor. Tijdens de consultatieperiode konden er in verband met corona geen inloopbijeenkomsten worden georganiseerd. Als alternatief is een filmpje opgenomen waarin het plan kort en bondig is toegelicht. Het filmpje is veel bekeken. In totaal zijn 143 reacties ontvangen, zowel met wat insprekers positief vinden aan het plan als waar ze ruimte voor verbetering zien. Omdat het concept IPvE/FO tot stand is gekomen op basis van de buurtvisie, hebben de meeste reacties niet tot aanpassing van het ontwerp of de uitgangspunten geleid. Wel zijn er diverse waardevolle suggesties gedaan die worden meegenomen bij het opstellen van het Voorlopig Ontwerp.
Als bijlage is de reactienota bijgevoegd met daarin alle binnengekomen reacties en de manier waarop deze zijn meegenomen in het IPvE/FO of worden meegenomen in het vervolg van het planproces.

1.4 Leeswijzer

Dit IPvE en FO is opgebouwd uit een aantal hoofdstukken, die de lezer meeneemt door een aantal ontwerpstappen. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de huidige situatie en de relatie met de buurtvisie Kanaalstraat – Damstraat. In hoofdstuk 3 wordt de ambitie voor de herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat beschreven. Vervolgens worden in hoofdstuk 4 de verschillende elementen van het ontwerp nader toegelicht met daaraan gekoppeld de randvoorwaarden. Hoofdstuk 5 gaat in op de vervolgstappen, waaronder de bewonersparticipatie.
De bijlagen bevatten aanvullende informatie, waaronder de buurtvisie, het ontwerpverslag van de werkgroep Omgeving en gedrag Kop van Lombok en de gemeentelijke reactie daarop, het onderzoek naar bevoorradings- en afvalstromen en naar bomen, en het monitoringsplan verkeerscirculatie.

Ook is in de bijlage de reactienota opgenomen.



Buurtavond
juni 2019

Kanaalstraat anno 2019





Enkele cijfers over de Kanaalstraat

Hoofdstuk 2 Opgave – wat speelt er op de Kanaalstraat en Damstraat



Lombok - stedenbouwkundig plan 1886



Kanaalstraat - historische foto

2.1 Beschrijving Kanaalstraat – Damstraat

Huidige situatie

De Kanaalstraat is de centrale hoofdstraat van de wijk Lombok. Lombok is een compacte vooroorlogse wijk, begrensd door het Westplein, de Vleutenseweg, de Oude Rijn en de Leidsche Rijn. De Kanaalstraat is een drukke stadsstraat met winkels en andere ondernemingen, met veel voetgangers, fietsers, auto's, bevoorradend verkeer en openbaar vervoer. De trottoirs zijn smal en overvol. De Kanaalstraat is onderdeel van een langere as Laan van Nieuw Guinea – Kanaalstraat – Westplein – Leidscheveertunnel – Smakkelaarsveld – Binnenstad. Het is een belangrijke west-oost verbinding voor het langzame verkeer, vooral de fiets. Het is een zogenaamde aanloopstraat richting de binnenstad.

Ook in de Damstraat zijn veel winkels te vinden. De Kanaalstraat en Damstraat vormen daarmee samen één winkelgebied. De Damstraat heeft zijn verlengde in het nieuwe Jaarbeursplein en de Croeselaan: een belangrijke noord-zuid verbinding voor de fiets.

De Kanaalstraat en Damstraat komen voort uit een stedenbouwkundig plan voor een nieuwe uitbreiding van Utrecht uit 1886. Het gaat om het gebied gelegen tussen de Leidsche Rijn en de voormalige Vleutense Wetering. De Kanaalstraat is de centrale as, haaks op de oorspronkelijke verkaveling van de weilanden. De Damstraat (en de J.P. Coenstraat) zijn andere belangrijke straten, evenwijdig aan de verkaveling en haaks op de hoofdwaterwegen. De gevels van de Kanaalstraat bestaan uit twee kaarsrechte rooilijnen, met een tussenmaat van 19 meter. Bij de Damstraat is dat 16 meter. De wijk ontwikkelde zich vanaf 1900 richting het westen. In de Kanaalstraat-oost is dit te zien aan een kleinschaliger verkaveling met twee lagen en een kap. In de bredere Kanaalstraat waren de rijk gedecoreerde panden voor de winkels voorzien. In de dwarsstraten haaks op de Kanaalstraat de



Enkele cijfers over de Damstraat



Antoniuskerk



Moskee en Moskeeplein

woonbebouwing in smalle stroken, resulterend in veel zijstraten in de Kanaalstraat-oost. Naar het westen toe overgaand in een grovere blokverkaveling, met drie volledige bouwlagen en meer woonbebouwing en -blokken. Maar nog steeds met oog voor detail.

Aan de straten is een aantal pleinen te vinden: het Moskeeplein, het plein bij de Antoniuskerk, het pleintje bij de Ouderijnbrug en een klein pleintje bij de kruising met de Bandoengstraat (de Driehoek). De pleinen zorgen voor enkele bijzondere plekken in de buurt. In het druk bebouwde Lombok, zonder veel openbare ruimte is er op de pleinen even de zon en de lucht te zien. Op deze pleinen vinden jaarlijks enkele evenementen plaats, zoals de braderie op Koningsdag, de Iftar en het Lombokfestival.

De dynamiek in de Kanaalstraat en Damstraat wordt zeer gewaardeerd. Mensen komen er vanuit alle uithoeken van het land voor het bijzondere assortiment winkels: lokaal, ambachtelijk en multicultureel. Naar het westen toe (in het bijzonder vanaf de J.P. Coenstraat) neemt het aantal winkeltjes in de Kanaalstraat af en krijgt de straat meer het karakter van een woonstraat.

De wijk heeft zich ontwikkeld van een arbeiderswijk voor de industrie met veel kleine arbeiderswoningen tot de hippe stadswijk die het nu is. De komst van arbeidsmigranten in de jaren zestig en zeventig heeft de wijk kleur gegeven. Dit is nog altijd terug te zien in de bewonerssamenstelling en zeker ook in het winkelgebied. De Kanaalstraat is daarmee een stukje van de historie van Utrecht en Lombok. De gevels zijn vaak fraai gedecoreerd en de individuele, kleine panden hebben allemaal hun charme.

Knelpunten

Ondanks dat de straten zeer gewaardeerd worden, zijn er mensen die zich er niet prettig voelen. Dat heeft veel te maken met gedrag (vuil op straat, verkeersoverlast, straatintimidatie, drugsoverlast

e.d.). De verkeersveiligheid staat onder druk, zowel in de ervaren verkeersveiligheid (bron: Rapportage Verkeersveiligheidsbeleving Utrecht West (XTNT)) als in de ongevallen die er plaats vinden. De Damstraat en een gedeelte van de Kanaalstraat (Damstraat–Javastraat) staan met in totaal 20 geregistreerde ongevallen in de periode 2017 t/m 2019 gezamenlijk op nummer 2 in de Utrechtse Top15 van Verkeersongevallenconcentraties. Buiten de feitelijke ongevallen, kenmerken de Kanaalstraat en Damstraat zich vanwege de soms chaotische verkeerssituaties. Dat wordt grotendeels veroorzaakt door ongewenst gedrag van verkeersdeelnemers. Gedragingen die dagelijks voor overlast zorgen zijn hard optrekken en afremmen tussen de drempelplateau's, fout en hinderlijk parkeren om even snel een boodschap te doen, te langzaam rijden ('flaneerverkeer'), de rijbaan blokkeren voor een praatje met een bekende, laden en lossen op de rijbaan, gevaarlijk inhalen, onaangekondigd keren en voorrang nemen en fietsers die verkeerslichten en voorrangsregels negeren en over het trottoir fietsen. Dit gedrag is bepalend voor de (zeer beperkte) mate van verkeersveiligheid die gebruikers en omwonenden ervaren.

De inrichting van de straten draagt bij aan de ervaren knelpunten. Deze is sleets, verouderd en niet meer van deze tijd. Het verkeer neemt veel ruimte in, waardoor de verblijfsruimte in de verdrukking komt. Tegelijk is er slecht overzicht voor de weggebruiker omdat de openbare ruimte vol is gegroeid met objecten. De brede rijbaan lokt uit om hard te rijden en dubbel te parkeren. Er zijn veel verschillende materialen en meubilair aanwezig. De verlichting ondersteunt niet de sociale veiligheid. De staat van onderhoud is zeer matig. De openbare ruimte is erg versteend en groenarm. De trottoirs bieden onvoldoende ruimte voor enerzijds de voetgangers en anderzijds de vele functies (uitstallingen, lantaarnpalen, afvalbakken, etc). Met de ontwikkeling van het Stationsgebied en het Beurskwartier zal het nog drukker worden op de trottoirs. De aansluiting op het stationsgebied en de binnenstad is slecht. Het



Kanaalstraat en Damstraat: slecht toegankelijke en smalle trottoirs



Kanaalstraat en Damstraat: chaotische verkeerssituaties



Kanaalstraat en Damstraat: afval en volle trottoirs



Kanaalstraat en Damstraat: foutparkeren

Westplein en de Graadt van Roggenweg vormen barrières. Er zijn lastige en onlogische oversteken tussen de twee gebieden. Kortom, de huidige inrichting sluit zodoende niet aan bij de wensen en het gebruik van vandaag én morgen.

Het groen in de straten bestaat vooral uit een dubbele rij, grote en beeldbepalende iepen in de Kanaalstraat, op het deel tussen de Damstraat en de J.P. Coenstraat. In de afgelopen jaren zijn er door o.a. de iepenziekte, maar ook door de zware gebruiksdruk diverse exemplaren uitgevallen. De groeiplaatsen zijn niet goed ingericht en de grond is erg verdicht. De wortels geven veel opdruk, waardoor tegels scheef komen te liggen. De bomen staan dicht op de gevels waardoor regelmatig gesnoeid moet worden. Daarnaast is een aantal bomen instabiel, groeien ze slecht en is de conditie van een aantal bomen matig. In het westelijk deel van de Kanaalstraat en in de Damstraat staan geen bomen in de straat.

Door de volledige herinrichting van de straten moet de grond, waarin de bomen wortelen, worden ontgraven. Dit leidt tot grote stabiliteitsproblemen omdat de bodem rondom de bomen wegzakt en geen steun meer geeft aan de kluit. Het wortelverlies zorgt voor een sterke afname van de conditie van de bomen. Naast de al bestaande problemen is de conclusie daarom dat het niet mogelijk is om de huidige bomen duurzaam te behouden.
Daarbij is een aantal jongere bomen wel te verplanten. Daarvoor wordt naar een geschikte plek binnen het plangebied gezocht. Mocht er geen geschikte plek zijn, dan wordt gezocht naar een goede locatie in Lombok.

Gezond stedelijk leven voor iedereen

In het gemeentelijk beleid staat gezondheid centraal. Utrecht wil een stad zijn van gezonde inwoners in een gezonde leefomgeving, werkend aan een gezonde economie. Waar iedereen kan meedoen en iedereen zich thuis mag voelen, ongeacht inkomen of afkomst.

De herinrichting van de Kanaalstraat – Damstraat, samen met de brede uitvoering van de Buurtvisie, biedt kansen om de straten duurzaam her in te richten en om de gezondheid van de buurt te verbeteren.

De herinrichting draagt bij aan meer gezondheidsbescherming voor bewoners, bezoekers en anderen. De snelheidsverlagende maatregelen en het eenrichtingsverkeer zorgen voor een verbetering qua luchtverontreiniging en geluidsbelasting. Het toevoegen van groen en verblijfsruimte zorgt ervoor dat er een prettig en sociaal woon-werkklimaat ontstaat. Het verbeteren van langzaam verkeersruimte en -voorzieningen stimuleert gezond gedrag.

Utrecht staat voor een enorme opgave om de stad klimaatadaptief in te richten. De weersextremen worden steeds heftiger en dat mag niet leiden tot schade aan woningen of gebouwen of aan een slecht verblijfsklimaat. De openbare ruimte kan hier een belangrijke rol in spelen. Denk bijvoorbeeld aan schaduwwerking door bomen op hete dagen, zodat de hitte op straat vermindert, of waterberging op straat bij piekbuien. De ‘groen-tenzij’-benadering (waarbij de buitenruimte zo groen mogelijk worden ingericht) helpt hierbij. Er liggen kansen om de groenstructuur te verbeteren. Het verbeteren van de groenstructuur kan in combinatie met het creëren van infiltratie mogelijkheden voor regenwater. Het gebied is erg versteend wat leidt tot hoge temperaturen in de straat. Lombok is een groenarme wijk. Groen heeft een positief effect op de gezondheid van mensen. Het toevoegen van groen is daarom zowel vanuit klimaatadaptatie als vanuit gezondheid nodig.

De Kanaalstraat en Damstraat hebben in de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte het kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder, omdat beide straten door de winkelfunctie verbindend zijn voor de buurt

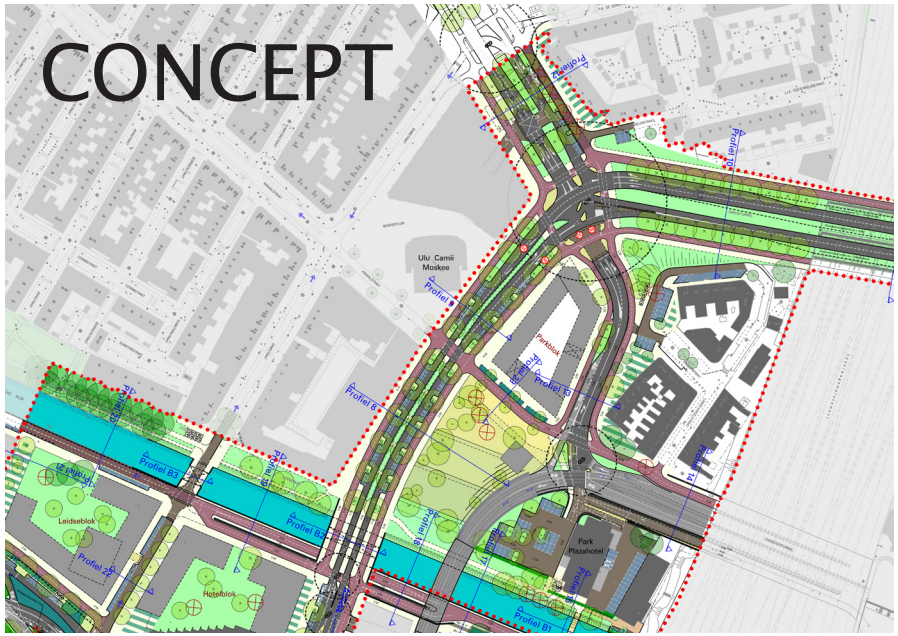


Gezond stedelijk leven voor iedereen



Supermarkt in de Damstraat

Plankaart concept Functioneel Ontwerp Lombokplein



en er een hoge gebruiksdruk is. Het Moskeeplein heeft het kwaliteitsniveau Allure. De herinrichting biedt kansen om deze functie te versterken, onder andere in de te gebruiken materialen. Utrecht wil daarbij een circulaire stad zijn, waarin onder andere optimaal (her)gebruik wordt gemaakt van grondstoffen en materialen. Dit biedt ook kansen voor de herinrichting van de beide straten.

Ontwikkeling Lombokplein

Door alle ontwikkelingen in het Stationsgebied komt Lombok in een ander perspectief te liggen. Het centrum van Utrecht schuift op richting het westen. Bewoners van Lombok kunnen in het stationsgebied naar de bioscoop, of vinden er nieuw werk in één van de nieuwe kantoren. Tegelijkertijd lopen nieuwe werknemers uit die kantoren in de pauze graag een rondje door Lombok. En bewoners van het nieuwe Beurskwartier of Lombokplein bezoeken Lombok voor een boodschap. Goede verbindingen tussen de twee gebieden zorgen dat de gebieden optimaal van elkaar kunnen profiteren. De Kanaalstraat en Damstraat zijn daarbij essentieel.



Aan de stadszijde van de Kanaalstraat raken de ontwikkeling van het Stationsgebied en Lombok elkaar. Dat is al te zien aan de nieuwe moskee en het nieuwe woon-/winkelblok Buenos Aires, op het Moskeeplein. Het formaat van deze ontwikkelingen ontstijgt de schaal van de bebouwing van Lombok. Het Westplein en de Graadt van Roggenweg zijn nu barrières tussen Lombok, de binnenstad en het stationsgebied. Dit gebied zal van een verzameling van infrastructuur worden getransformeerd tot een compacte, goed oversteekbare stadsstraat. Op het huidige Westplein zal een nieuw bouwblok verschijnen en het Lombokpark wordt ontwikkeld. De Leidsche Rijn wordt doorgetrokken tot aan de Singel. De Damstraat wordt, met een brug over de Leidsche Rijn, in het stationsgebied verder doorgezet als de Verlengde Damstraat. Aan de zuidzijde van de Leidsche Rijn, aan beide zijdes van de Verlengde Damstraat verschijnen ook twee bouwblokken.

2.2 Integrale aanpak als randvoorwaarde

De buurtvisie Kanaalstraat – Damstraat beschrijft een integrale aanpak van de Kanaalstraat en Damstraat. Naast de openbare ruimte zijn ook investeringen nodig op het gebied van winkels en horeca, wonen en samenleven, en schoon, heel en veilig. Investeringen die gemeente en buurt gezamenlijk doen. Alleen dan kan de visie en de bijbehorende doelen gerealiseerd worden en de herinrichting een succes worden.

Concrete voorbeelden van maatregelen uit andere thema's zijn:

- versterken van economisch klimaat en ondernemerschap, bijvoorbeeld door de horecapilot, waarmee gemeente en buurt samen toetsen of nieuwe horeca het voorzieningenniveau versterkt en de kwaliteit van de buurt verbetert;
- de veiligheidsaanpak, gericht op het tegengaan van overlastgevend gedrag (afval, drugs, verkeer);
- versterking van het jongerenwerk.

Voor een succesvolle herinrichting is alleen een nieuwe inrichting van de straten niet voldoende. Gedragsverandering en toezicht & handhaving zijn belangrijke randvoorwaarden. Een aantrekkelijke en verkeersveilige inrichting van de straat zorgt er voor dat meer gebruikers van de openbare ruimte het gewenste gedrag vertonen. Dit geldt vooral voor gebruikers die nu onbewust de norm overtreden. Het gewenste gedrag wordt naast de inrichting ondersteund door toezicht & handhaving. Voorbeelden van toezicht zijn elkaar aanspreken op ongewenst gedrag, bijvoorbeeld door een buurtconciërge / gastheer of door bewoners en winkeliers zelf, of door zichtbare aanwezigheid in de wijk van politie en gemeentelijke toezichthouders. Tegelijk zijn er ook gebruikers in de Kanaalstraat die doelbewust de norm overtreden en daarmee sociaal- en verkeersonveilig gedrag vertonen. Deze zullen zich niet laten leiden door een nieuwe inrichting of toezichthoudende maatregelen. Hiervoor is hardere handhaving nodig, zoals beboeten. Dit vereist blijvende inzet van politie en gemeentelijke handhaving, vooral ook in de eerste periode na realisatie als de nieuwe norm gesteld moet worden. Hierover worden afspraken gemaakt in het handhavingsoverleg.

De werkgroep 'Omgeving en Gedrag Kop van Lombok' (OGKvL), bestaande uit enkele bewoners, winkeliers en gemeente, heeft een gedragsonderzoek laten uitvoeren naar ruimtelijke interventies om het gedrag in de goede richting te beïnvloeden. Voor de openbare ruimte gaat het om de thema's afval, verkeer en sociale veiligheid. In het ontwerpverslag staan verschillende concepten om probleemgedrag tegen te gaan. De concepten die goed aansluiten op het ontwerp voor de herinrichting zijn opgenomen in dit IPvE en FO. Bijvoorbeeld oversteeklocaties die ook de snelheid van het verkeer remmen of het inzetten van verlichting om de sociale veiligheid te vergroten. Het volledige ontwerpverslag en de gemeentelijke reactie hierop is te vinden in bijlage 2a en 2b.

Sfeerbeelden diverse gevels Kanaalstraat en Damstraat



























Huidige situatie Kanaalstraat-oost

Fotomontage Kanaalstraat-oost



Hoofdstuk 3 Ambitie – wat willen we bereiken

Ook in de toekomst zijn de Kanaalstraat en Damstraat unieke stadsstraten. De mix van wonen, werken, ondernemen, studeren en verschillende winkels en horeca in een multiculturele uitstraling maakt deze straten zeer gevarieerd en aantrekkelijk. De Kanaalstraat en Damstraat worden straten die de buurt verbinden, in plaats van verdelen. Zowel letterlijk, als figuurlijk. Bewoners en ondernemers. Jong en oud. Nieuwe bewoners en oudgedienden. Het worden straten die weer echt het hart van de wijk worden, waar de mensen zich thuis voelen en waar mensen graag naar toe komen. Het is er nog steeds druk. Het schuurt soms. Dat mag, maar het is er niet meer onveilig en onprettig.

Met de herinrichting krijgen de leefbaarheid, de economische vitaliteit en de veiligheid een impuls. Meer ruimte voor groen, voor verblijf, voor de voetganger en voor het laden en lossen. De ambitie is om al deze wensen te combineren, zodanig dat ze elkaar versterken. In plaats van tegenwerken, zoals in de huidige situatie.

Dat gebeurt door de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren: een meer uitnodigende straat en meer uitstraling. Door te vergroenen en door ruimte te creëren voor verblijf. En door betere materialen, conform kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder. De nieuwe inrichting en verkeerscirculatie dragen bij aan ander verkeersgedrag, meer rekening houden met elkaar en een aangepaste snelheid. Dit is niet alleen prettig voor het fietsverkeer, maar verhoogt ook de oversteekbaarheid.

Identiteit

De Kanaalstraat en de Damstraat zijn het multiculturele hart van de wijk. De identiteit van de straat wordt bepaald door de historie, de winkeltjes, de uitstallingen, de geveltjes en de mediterrane ‘look en feel’. De wanden van de straat zorgen voor het decor. Een inrichting die de gevels het meest laat spreken is daarbij essentieel.

Maar de identiteit wordt ook bepaald door het gebruik: het winkelend publiek, de bewoners, de ondernemers, de forensen, de auto, de fiets, het laden en lossen. De straten en het verkeer doen soms wat chaotisch aan. Maar dit chaotische heeft wel z’n charme en draagt bij aan het karakter van de straten. Dit zijn kwaliteiten die gekoesterd worden.

Rust in het straatbeeld

Omdat de Kanaalstraat en Damstraat drukke straten zijn, is het essentieel om zoveel mogelijk rust in het straatbeeld te creëren. Dat komt het functioneren van de straten ten goede. Door een rustige inrichting zullen de gevels, panden en winkels er meer uitspringen. Maar ook het gebruik komt meer tot leven; er komt meer aandacht voor elkaar. Er wordt rust gecreëerd door enerzijds aanpassingen in de verkeerscirculatie, anderzijds door een andere inrichting van de straten, uitgaande van zoveel mogelijk eenheid in materialen, bestrating en meubilair.

Bij dit decor komt een uitnodigende, ingetogen straatvloer die de basis is voor de straten. Een vloer die ondersteunend is aan het decor en er niet mee concurreert. Een straatvloer van gevel tot gevel van éénzelfde materiaal voor een zo ruimtelijk mogelijk effect. De ruimte wordt zo min mogelijk opgeknipt in banen of stroken. Dit betekent: de rijbaan en het trottoir in dezelfde verharding. Een ruime straatvloer schept ruimte voor alle gebruik. Op de straatvloer worden, voor een zo ruimtelijk mogelijk beeld, heel zorgvuldig elementen, straatmeubilair en functies teruggeplaatst. Er ontstaat overzicht en daarnaast draagt dit bij aan de leefbaarheid en sociale veiligheid in de straten.

Betere balans

Door het accent te verschuiven van verkeersfunctie naar verblijfsfunctie, komen inrichting en gebruik van de straat meer in balans. Er is meer aandacht voor de voetganger en fietser. De



Huidige situatie Damstraat-noord

Fotomontage Damstraat-noord



straten worden beter oversteekbaar. Er komen uitnodigende trottoirs. De Kanaalstraat en Damstraat zullen drukke straten blijven, maar de verschillende gebruikers zitten elkaar een stuk minder in de weg. Dit komt ten goede aan de beleving van alle gebruikers. Door de nieuwe inrichting zullen de verschillende verkeersdeelnemers meer rekening met elkaar moeten houden. Dit draagt bij aan het inperken van hufterig rijgedrag.
Er komt meer ruimte voor verblijf en groen en minder ruimte voor de auto. De ruimte die daarvoor nodig is, wordt gecreëerd door éénrichtingverkeer op de Kanaalstraat-oost in te stellen en door op de Damstraat-zuid aan één zijde parkeren op te heffen. De rijbaan wordt in de Kanaalstraat-oost een stuk smaller en de vrije loopruimte op het trottoir een stuk breder. De buurt hecht hier veel waarde aan. Voor alle activiteiten (laden en lossen, parkeren) die in de huidige situatie op de rijbaan plaatsvinden, wordt een oplossing gevonden.
Fietsers vinden straks veilig en comfortabel hun weg door Lombok van en naar de voorzieningen. Voor de doorgaande fietsers zijn de naastgelegen routes via Leidsekade en/of Vleutenseweg beschikbaar.

Heldere, begrijpelijke inrichting

De Kanaalstraat en Damstraat staan bekend om hun enigszins ruige karakter. Het weggebruik is hier vaak wat chaotisch. Een



Lombok als fijne buurt om te wonen en winkelen.
Doorgaande routes er omheen.



Huidige situatie Damstraat-zuid

Fotomontage Damstraat-zuid



duidelijke en robuuste inrichting helpt bij het in goede banen leiden van het gebruik. De inrichting moet leesbaar zijn en duidelijkheid scheppen en netter verkeersgedrag in de hand werken.

De degelijke en robuuste inrichting sluit goed aan bij dit rauwe karakter. Subtiele oplossingen worden waarschijnlijk niet altijd gerespecteerd. Daarnaast moet de inrichting niet multi-interpretabel zijn of voor verwarring zorgen. Mede daarom wordt er gekozen voor parkeren in parkeerhavens, in plaats van op trottoirniveau.

Groen en klimaatbestendig

De Kanaalstraat en Damstraat leveren een bijdrage aan de klimaatadaptatie in de stad. In het groenarme Lombok is in de Kanaalstraat nog de meeste ruimte voor groen en bomen. Het 'groen tenzij'-principe helpt daarbij. Dat wil zeggen dat op straat wordt gestreefd naar zo min mogelijk verharding en zoveel mogelijk groen. Het groen zorgt voor verkoeling en draagt bij aan een prettiger verblijfsklimaat. Daarnaast draagt groen bij aan een betere gezondheid en verbetert groen de klimaatadaptatie van de straten.

Essentieel in de toekomstige straten is een nieuwe boomstructuur. Er komt een goede, degelijke boomstructuur met grote, groeikrachtige bomen in volle grond. Er komen groot uitgroeiende bomen, verder van de gevels. Ook op de pleinen en in de Damstraat komen bomen en groen. De groeiplaatsen van de bomen worden optimaal ingericht en de boomspiegels worden beplant met sierbeplanting. Bij de soortenkeuze wordt rekening gehouden met de biodiversiteit. Er wordt zoveel mogelijk hemelwater geïnfiltreerd in de bodem. Zo wordt de sponswerking van de stad vergroot, met minder problemen bij hevige regenval of extreme droogte tot gevolg. Groene gevels en geveltuinen worden gestimuleerd.

Bijzondere plekken, pleinen en entrees

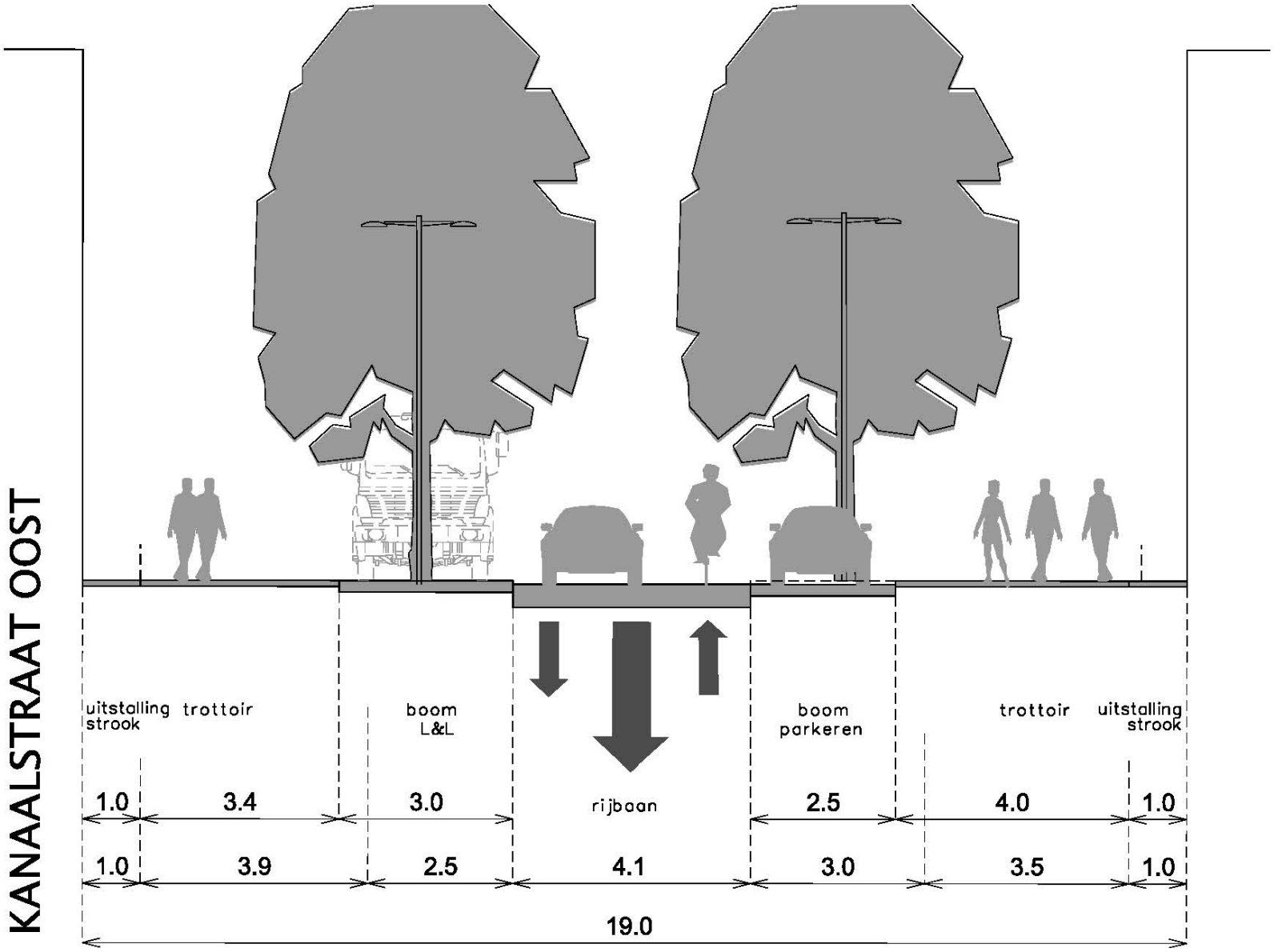
Met het Moskeeplein, het plein bij de Antoniuskerk, het pleintje bij de Oude Rijn en de entrees van de Damstraat zijn er in de straten enkele markante plekken te vinden. Dit worden uitnodigende plekken in de wijk. De pleinen krijgen meer betekenis, zodat het ook echt fijne pleinen voor de buurt worden. Door het Lombokpark in samenhang met het Moskeeplein te ontwikkelen, kunnen beide plekken elkaar versterken. De pleinen worden zoveel mogelijk vergroend. Ze zijn een aanvulling op de identiteit van de straten. Dit wordt verder versterkt door een hoogwaardige kwaliteit van de inrichting.

Verbonden met de omgeving

In de toekomst sluit Lombok goed aan op de ontwikkelingen in het Stationsgebied. De Kanaalstraat en Damstraat zijn daarbij onmisbaar. Doorlopende trottoirs en verharding zorgen ervoor dat mensen kunnen doorlopen. De nieuwe en bestaande stad kunnen zo optimaal van elkaar profiteren. Vanuit het stationsgebied loop of fiets je, zonder belemmeringen, Lombok in en uit.

Zoals de buurtvisie het zelf verwoordt:

De Kanaalstraat en de Damstraat zijn ook in de toekomst levendige winkelstraten in een woonwijk, een begrip ver buiten Utrecht. Veel mensen bezoeken de Kanaalstraat: uit West, of de rest van de stad of misschien zelfs ver daarbuiten.
Hier kom je met de bus, op de fiets, te voet of met de auto. Iedereen voelt zich thuis, veilig en prettig in de Kanaalstraat en de Damstraat. Het is hier netjes en schoon met een mediterrane 'look and feel'. Dit is echt de multiculturele samenleving, in het hartje van de stad. Het is niet de meest brave buurt van de stad, maar het is er ook niet meer ruig en onveilig.


KANAALSTRAAT OOST
uitstalling strook
trottoir
boom L&L
rijbaan
boom parkeren
trottoir
uitstalling strook
1.0
3.4
3.0
2.5
4.0
1.0
1.0
3.9
2.5
4.1
3.0
3.5
1.0
19.0

Hoofdstuk 4 Uitwerking – hoe komt het er uit te zien

4.1 Basisprofielen

Op basis van de ambities zijn basisprofielen opgesteld voor de verschillende (delen van de) straten. Een aantal elementen staat daarin centraal. Er wordt meer ruimte geboden aan de voetganger en groen en er vindt gedeeld gebruik plaats van de rijbaan. Een inrichting met gebakken klinkers attendeert alle weggebruikers op dit gedeelde gebruik.

Bomen zijn in de toekomstige straten het beeldbepalende element. Door de keuze voor een symmetrisch profiel, met rijbaan in het midden, kunnen er substantieel meer nieuwe bomen in de straat terugkomen. Door toepassing van dit profiel, kunnen aan weerszijden van de rijbaan bomen geplant worden.

De rijbaan op de Damstraat en Kanaalstraat-oost (tussen Damstraat en J.P. Coenstraat) wordt 4,10 meter breed. Op deze breedte kunnen tegemoetkomende fietsers en gemotoriseerd verkeer elkaar passeren. Gemotoriseerd verkeer moet zich aanpassen en zal zich in dit geval achter de fietser moeten voegen en de snelheid hierop aanpassen. Indien geen tegemoetkomende fietsers aanwezig zijn kan het gemotoriseerde verkeer de fietsers eventueel passeren. Tegemoetkomende fietsers kunnen, bij tweetallen in tegengestelde richting, elkaar comfortabel passeren. Met deze rijbaanbreedte wordt foutief gebruik, zoals parkeren en laden en lossen op de rijbaan, ontmoedigd.

In het ontwerp voor de Kanaalstraat-oost zijn geen fietsstroken opgenomen. Een gedeelde rijbaan zorgt voor meer interactie en beter rijgedrag. Fietsstroken vragen op dit deel om meer breedte, wat ten koste gaat van ruimte op de trottoirs. Daarnaast nodigt meer breedte uit tot hogere snelheden en dubbelparkeren, wat ten koste gaat van het fietscomfort.

Op de Kanaalstraat-west (tussen J.P.Coenstraat en Ouderijnbrug; tweerichtingsverkeer) krijgt de rijbaan een breedte van 5,80 m, afgestemd op de functie van de Kanaalstraat als onderdeel van het hoofdroutenetwerk voor nood- en hulpdiensten. Op dit deel van de Kanaalstraat komen wel fietsstroken. In tegenstelling tot de verharding van de rest van de rijbaan in klinkers worden de fietsstroken op de Kanaalstraat-west uitgevoerd in rood asfalt. Dit om het comfort voor de fietser te optimaliseren en de positie van de fietser op dit wegvak te benadrukken.

Er komt een rechte rijbaan, om de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk te kunnen benutten en tegelijk zoveel mogelijk rust in het straatbeeld te creëren.

Naast de rijbaan is ruimte voor een zone met functies en voorzieningen. Deze noemen we de functiestrook. Deze zone is in principe 3,00 meter breed. In deze maat passen alle functies. Te denken valt aan: bomen, terrassen, ondergrondse afvalcontainers, laad- en losplekken, fietsparkeren, groen, autoparkeren, OV-haltes en lichtmasten en ander meubilair. Niet alle functies zijn 3,00 meter breed. Waar de functiestrook smaller is, is meer ruimte voor het trottoir. De parkeervakken worden met een breedte van 2,50 meter breder dan standaard uitgevoerd, zodat auto's verder van de kant van de rijbaan parkeren en er meer comfort voor fietsers wordt geboden. Langs de gevels is een zone van 1,00 meter met ruimte voor uitstallingen, gevelterras en/of geveltuin.

Parkeren uitsluitend aan één zijde van de rijbaan is niet mogelijk, omdat er anders niet voldoende ruimte is om te voldoen aan het uitgangspunt dat hetzelfde aantal parkeerplaatsen terugkomt in de Kanaalstraat.

In de Damstraat-zuid wordt aan de oostzijde van de rijbaan het parkeren opgeheven. Met dit profiel sluit de Damstraat-zuid goed aan op de profielen van de Damstraat-noord en de nieuwe Verlengde Damstraat in het stationsgebied. Dit zorgt voor de meeste rust in het straatbeeld en er ontstaan logische aansluitingen tussen de verschillende delen van de straat. Ook wordt er zo ruimte geboden aan de logische loopruimte van en naar het Stationsgebied, die bovendien op deze manier het beste op de zon is georiënteerd.

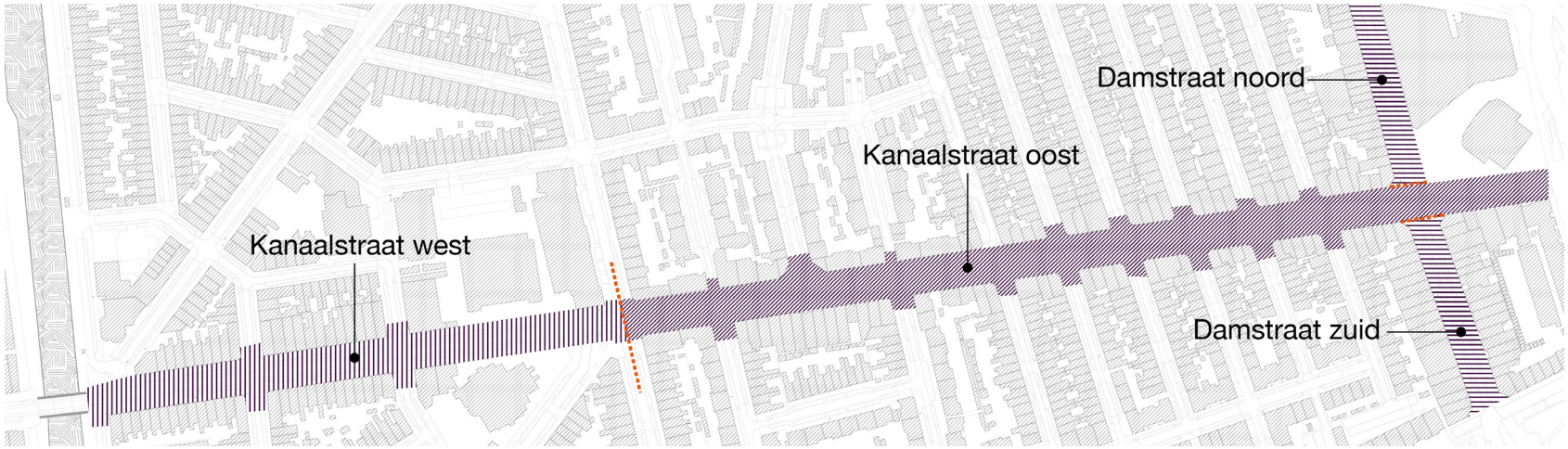
Er zijn verschillende profielen voor:

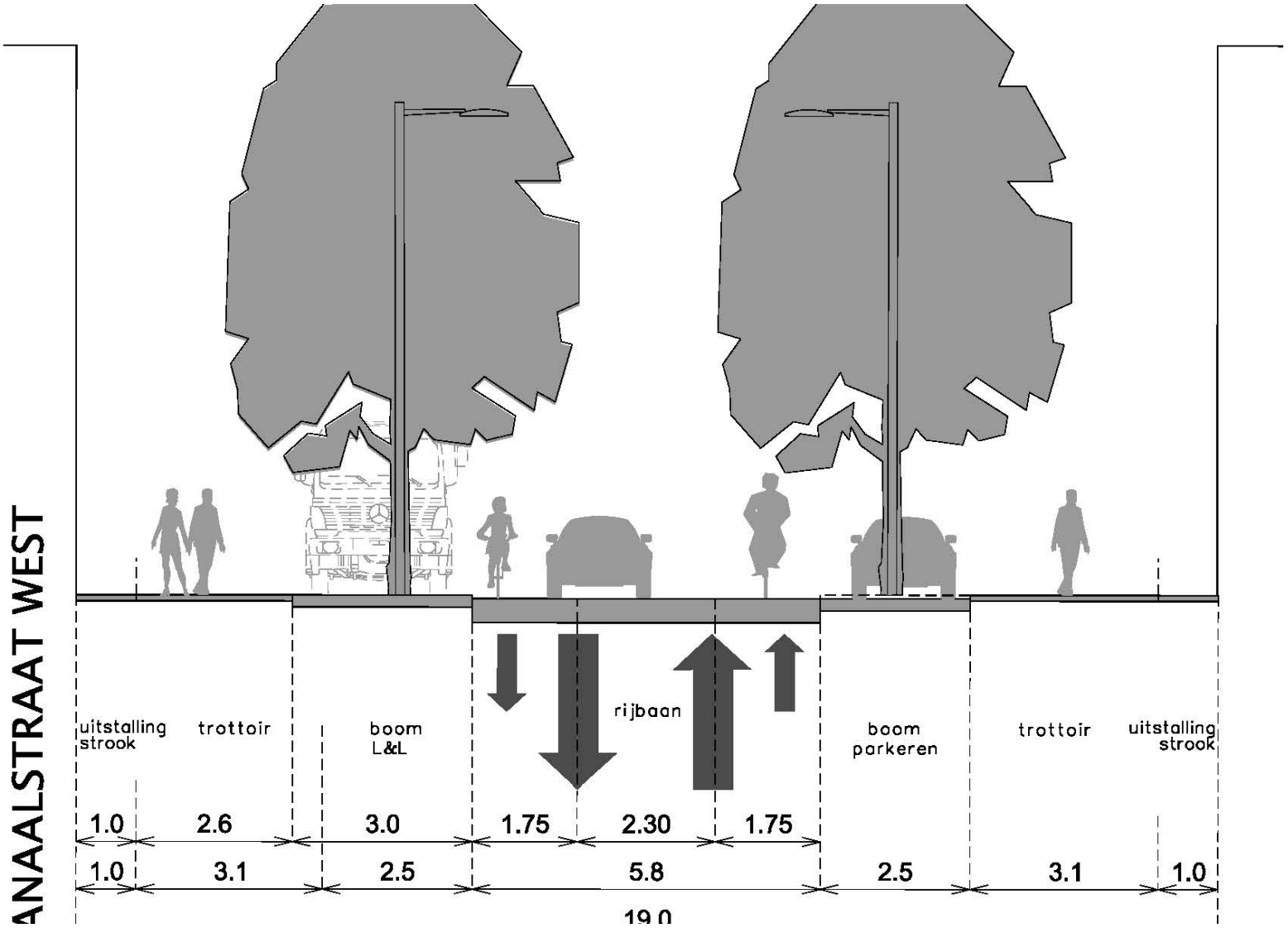
- Kanaalstraat-oost
- Kanaalstraat-west
- Damstraat-noord
- Damstraat-zuid

Uitgangspunten:

- Gedeeld gebruik rijbaan door auto en fiets in Kanaalstraat-oost en Damstraat;
- Fietsstroken in rood asfalt in Kanaalstraat-west;
- Rijbaanbreedte 4,10 meter (éénrichtingverkeer) of 5,80 meter (tweerichtingenverkeer);
- Functiestrook (op trottoirniveau, m.u.v. autoparkeren) langs rijbaan: maximaal 3,00 meter breed;
- Langsparkeervakken 2,50 meter breed (op straatniveau);
- Opheffen parkeerstrook oostzijde Damstraat-zuid;
- Gebakken klinker in de rijbaan, de parkeervakken en het trottoir.

Verschillende naamaanduiding van gebieden in het ontwerp

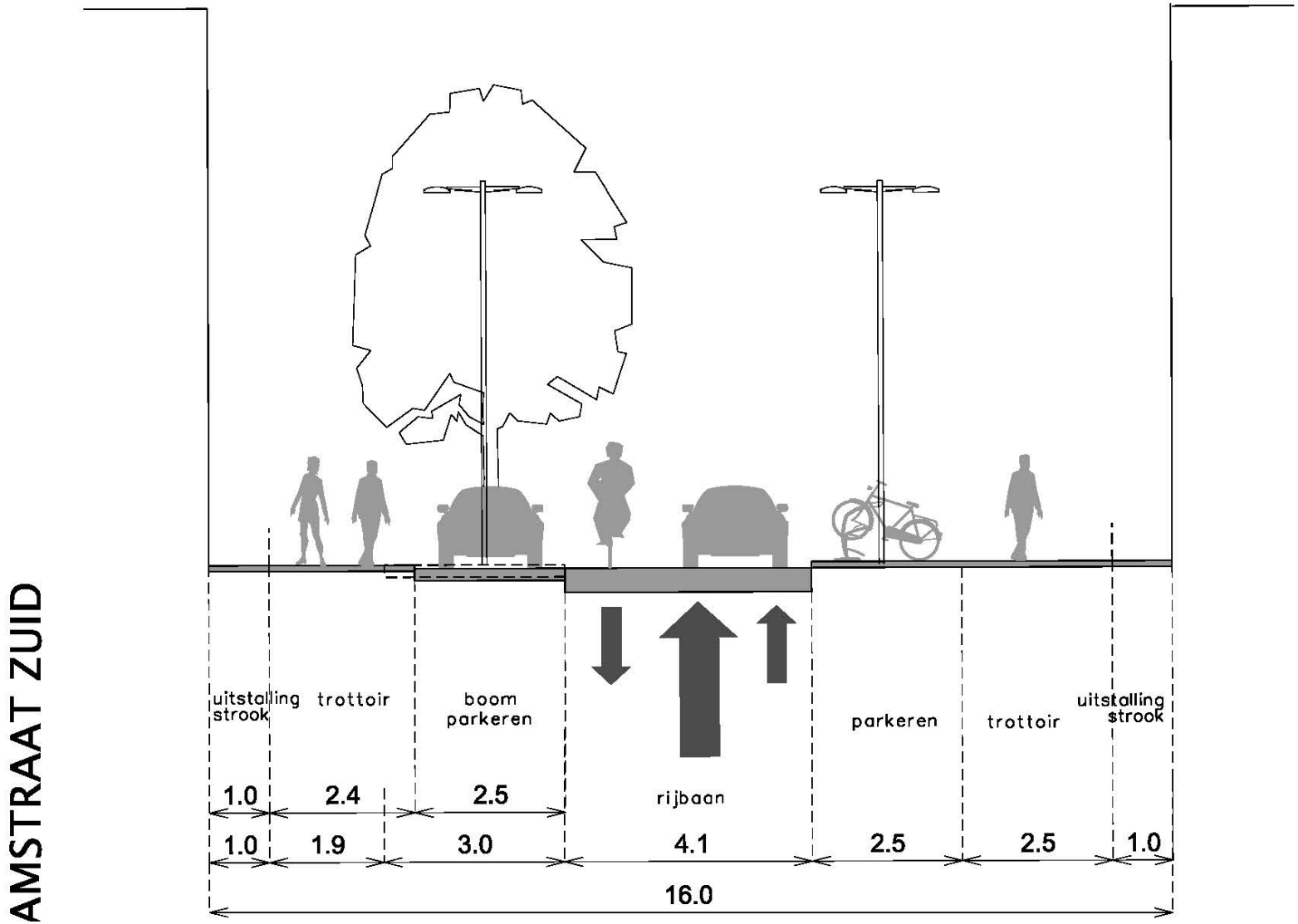



ANAALSTRAAT WEST
uitstalling strook
trottoir
boom L&L
rijbaan
boom parkeren
trottoir
uitstalling strook
1.0
2.6
3.0
1.75
2.30
1.75
1.0
3.1
2.5
5.8
2.5
3.1
1.0
19.0

Plankaart Functioneel Ontwerp




KANAALSTRAAT
VLEUTENSEWEG
J.J.A. GOEVERNEURSTRAAT
MOSKEEPLEIN
DAMSTRAAT
WESTPLEIN
LEIDSEKADE
SUMATRASTRAAT
CERAMSTRAAT
MEDANSTRAAT
VAN REBEECKSTRAAT
SOERABAYASTRAAT
BANDOENGSTRAAT
SEMARANGSTRAAT
TERNATESTRAAT
LOMBOKSTRAAT
ROUWSTRAAT
BALISTRAAT
BONNEVSTRAAT
JAVASTRAAT
KANONSTRAAT
Albert Heijn
Bendi FoodCenter
Ulu Cemi Moskee
Kebap Fusion
Cyrel Mobile
Gall & Gall
Benny's
Delicatessen
Bakkerij Afrah
Cousina
Bedden in babyhuis Scheerseberg
Firma Vloerdens
Mauve Mode
Aram
Ouard Amili
Kruidvat
Mooystraat Lijn
Leeuwenhoek Reizen Utrecht


AMSTRAAT ZUID
uitstalling strook
trottoir
boom parkeren
rijbaan
parkeren
trottoir
uitstalling strook
1.0
2.4
2.5
1.0
1.9
3.0
4.1
2.5
2.5
1.0
16.0



Doorlopende trottoirs ter hoogte van de zijstraten



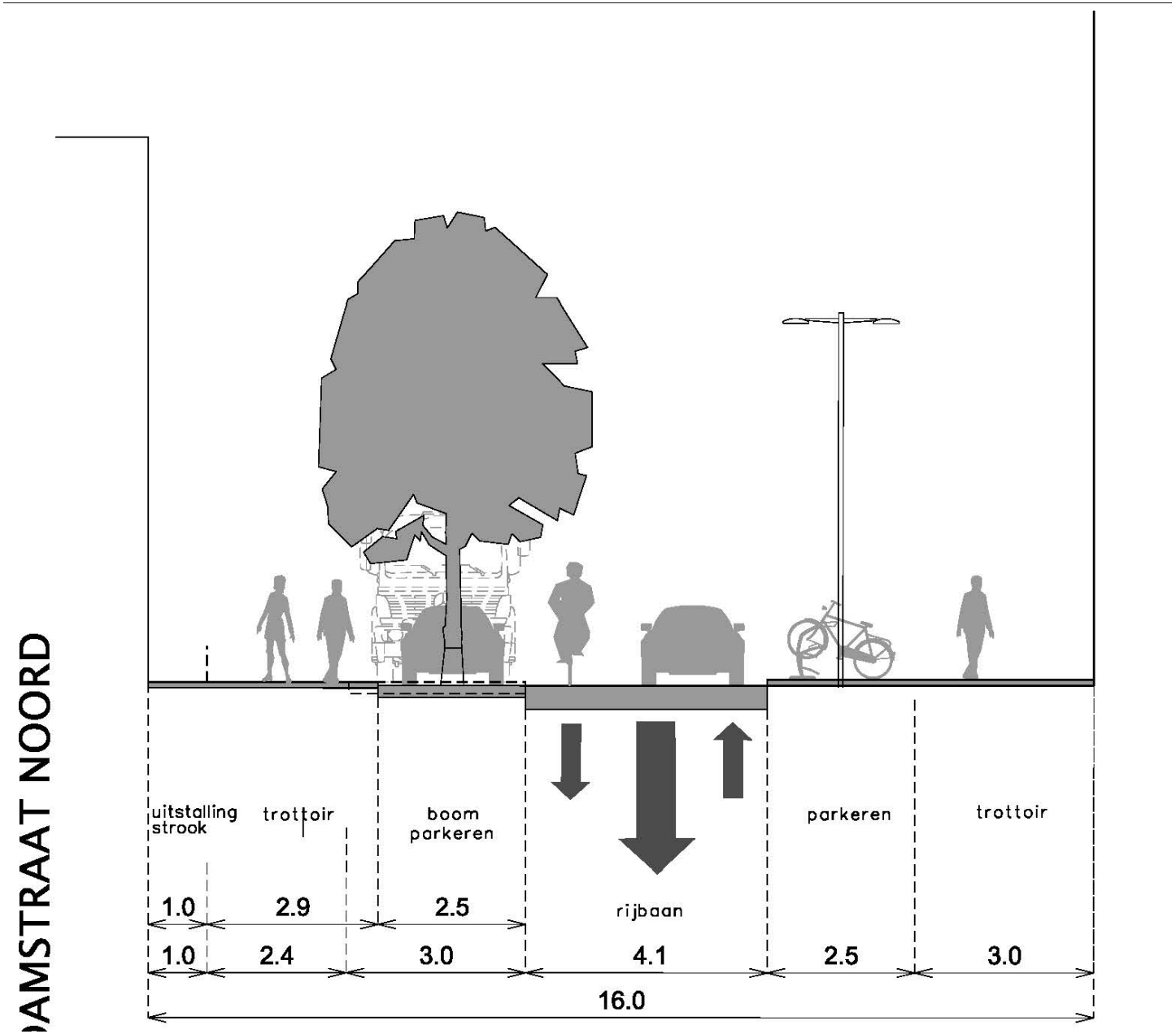
Drempelplateaus als snelheidsremmer en oversteek

4.2 Gebruik

Voetganger en mindervaliden

Voor voetgangers komen er in de Kanaalstraat en Damstraat uitnodigende, zo breed mogelijke trottoirs. De ruimte op de trottoirs neemt toe, passend bij het intensieve gebruik. Op de trottoirs wordt een brede strook vrijgehouden van meubilair en andere obstakels, waardoor een vrije loopruimte ontstaat van circa 2,00 meter (Damstraat) tot 3,50 meter breed (Kanaalstraat-oost). Het is daardoor aangenaam naast elkaar wandelen en winkelen en elkaar passeren gaat gemakkelijk. De trottoirs zijn goed toegankelijk voor mindervaliden, bijvoorbeeld met een rolstoel of rollator (logische looplijnen, zo min mogelijk obstakels, etc.). Daarbij zal zoveel als mogelijk voorkomen moeten worden dat fietsers over het trottoir fietsen. Zowel de Damstraat als de woonstraten worden op de Kanaalstraat aangesloten middels uitritconstructies. Daardoor wordt de looproute niet onderbroken en hebben voetgangers hier voorrang. Dit benadrukt de as Kanaalstraat als verbindende route binnen Lombok.

Drempelplateaus in de Kanaalstraat en de Damstraat dragen bij aan een lagere snelheid van het verkeer, ook buiten de drukke uren. De smallere rijbaan in de Kanaalstraat-oost verkleint de lengte van de oversteek en omdat het gemotoriseerd verkeer nog maar in één richting rijdt, is er ook eenvoudiger overzicht te krijgen. Dat maakt dat oversteken makkelijker wordt en in principe overal kan plaatsvinden. Mindervaliden, ouders met kinderwagens en andere gebruikers kunnen oversteken ter hoogte van een drempelplateau. Hier hoeft geen hoogteverschil overbrugt te worden én is de snelheid van het kruisend verkeer het laagst. Minimaal elke 80 – 120 meter wordt een drempelplateau gerealiseerd. In tegenstelling tot de huidige situatie wordt de functiestrook (in ieder geval ter hoogte van de drempelplateau's) onderbroken door voldoende vrije ruimte. Hierdoor hoeven voetgangers niet tussen geparkeerde auto's door te sluipen en kan er gemakkelijk worden overgestoken.


DAMSTRAAT NOORD
uitstalling strook
trottoir
boom parkeren
rijbaan
parkeren
trottoir
1.0
2.9
2.5
1.0
2.4
3.0
4.1
2.5
3.0
16.0

Ter hoogte van de kruising met de J.P. Coenstraat worden op alle kruispunttakken verlaagde banden toegepast als oversteek voor mindervaliden. In de nabijheid van de kruising liggen drempelplateaus op de Kanaalstraat. Ook is een variant mogelijk waarbij de hele kruising een kruispuntplateau krijgt. In dit geval zijn verlaagde banden niet nodig omdat de weg op de hoogte van het trottoir komt te liggen door het plateau.

Uitgangspunten

- Geen meubilair of andere obstakels op het trottoir tussen functiestrook en uitstalstrook;
- Minimaal elke 120 meter een drempelplateau, met onderbroken functiestrook.
- Inrichting conform Agenda 22

Fietsers

In tegenstelling tot het autoverkeer mogen fietsers overal in twee richtingen blijven fietsen, waarbij ze de rijbaan delen met overig verkeer. De nieuwe inrichting met een gedeelde rijloper (4,10 meter breed) op de wegvakken met éénrichtingsverkeer zorgt ervoor dat de verschillende weggebruikers meer rekening met elkaar moeten houden. Op de Kanaalstraat-west is tweerichtingenverkeer voorzien op een rijbaan met fietsstroken (5,80 meter breed) met dezelfde verharding voor het gemotoriseerde verkeer als op het oostelijke deel, maar met rood asfalt voor de fietsstroken.

Op de Kanaalstraat-oost komen geen aparte fietsstroken. De overweging daarbij is dat een gedeelde rijbaan zorgt voor meer interactie en beter rijgedrag. Dit past bij het karakter van dit deel van de straat waar veel interactie is met voetgangers. Hier wordt van fietsers net zoals van het gemotoriseerd verkeer aangepast gedrag verwacht (lagere snelheid). Ook is voor dit deel bij fietsstroken meer breedte nodig, wat uitnodigt tot hogere snelheden voor auto's en dubbelparkeren. Een verbreding gaat tevens ten koste van ruimte op de trottoirs. De afname van stilstaande voertuigen op de rijbaan draagt er aan bij dat fietsers zich veilig kunnen verplaatsen door de Kanaalstraat en Damstraat. Brede parkeervakken zorgen ervoor dat geparkeerde voertuigen verder van de rijbaan staan. Daardoor neemt de obstakelvrees af en voelen fietsers zich veiliger om de gehele breedte daadwerkelijk te gaan gebruiken.

Op de Kanaalstraat-west komen wel aparte fietsstroken. De overweging daarbij is dat dit deel van de straat een ander karakter heeft dan de Kanaalstraat-oost. De hoofdfietsroute is hierbij leidend en de interactie met de voetganger ligt hier lager dan in het oostelijke deel van de Kanaalstraat. Door brede fietsstroken aan te leggen (beide 1,75 meter breed) is de fiets leidend op dit wegvak, het autoverkeer krijgt aanzienlijk minder wegbreedte beschikbaar (2,3 meter) en moet zich (zeker bij verkeer uit twee richtingen) aanzienlijk aanpassen. Het wegprofiel wordt net als op de Kanaalstraat-oost zo smal mogelijk ingericht (5,8 meter), om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk te beperken.

Fietsers en overig verkeer op de Kanaalstraat (oost-west) krijgen voorrang op de kruispunten met de Damstraat en de J.P. Coenstraat. Bij de kruising met de J.P. Coenstraat is een variant mogelijk waarbij de hele kruising een kruispuntplateau krijgt. In dat geval zal het kruispunt gelijkwaardig uitgevoerd worden (zonder voorrangsregeling).

Op de Kanaalstraat ter hoogte van het Moskeeplein wordt de asfaltverharding op het fietspad vervangen door klinkerverharding. Daardoor wordt fietspad meer onderdeel van het verblijfsgebied.



Huidige situatie Kanaalstraat-west

Fotomontage Kanaalstraat-west



Uitgangspunten
- Fietsers delen de rijbaan met overig verkeer (m.u.v. het fietspad ter hoogte van Moskeeplein);
- In alle straten tweerichtingsverkeer voor fietsers.

Fietsparkeren

In het ontwerp is voldoende ruimte in de functiestrook gereserveerd om minimaal de huidige aantallen fietsparkeerplaatsen terug te brengen. In de volgende ontwerpstap wordt onderzocht of de koppen van de zijstraten beter benut kunnen worden, om per saldo meer fietsparkeerplaatsen te kunnen realiseren. De mogelijkheden voor dubbelgebruik van de ruimte (bijvoorbeeld i.c.m. terras) wordt nader onderzocht. Het streven is om het fietsparkeren geordend plaats te laten vinden. Lange aaneengesloten rijen van fietsparkeerplaatsen, zoals nu op de Damstraat-Noord, worden vaker onderbroken ten behoeve van de oversteekbaarheid. Er zal zoveel als mogelijk voorkomen moeten worden dat fietsers over het trottoir naar de fietsparkeerplekken fietsen. Mogelijk dat ontsluiting van de fietsparkeerplekken aan de rijbaanzijde daar aan kan bijdragen. Aanvullend wordt continue gezocht naar mogelijkheden om voor bewoners en werknemers extra inpandige stallingsruimte te bieden, in de vorm van één of meerdere buurtstallingen in de directe omgeving van de Kanaal- en Damstraat.

Uitgangspunten
- Minimaal het huidig aantal fietsparkeerplekken terug;
- Onderzoeken mogelijkheden uitbreiden buurtstallingen.

Nood- en Hulpdiensten

De Kanaalstraat is een belangrijke ontsluitingsroute voor de nood- en hulpdiensten. Het instellen van éénrichtingsverkeer en versmallen van de rijbaan in de Kanaalstraat-oost maakt dat activiteiten op de rijbaan kunnen zorgen voor blokkades. Dit moet zoveel als mogelijk voorkomen worden. Met name het legen van ondergrondse afvalcontainers en het laden en lossen vormen een risico. Het plan voorziet in uitgangspunten en ontwerpoplossingen die hier aan bijdragen, zoals voldoende laad- en losplaatsen van voldoende omvang en de voertuigopstelling voor legen van containers. Verder is het van belang dat er in geval van calamiteiten een vrije entree wordt geboden, door de met verkeerslichten geregelde kruising Vleutenseweg – Damstraat tijdig ‘leeg te ruimen’.

Uitgangspunten
- Voldoende laad- en losplaatsen van voldoende omvang in functiestrook;
- Mogelijkheid nood- en hulpdiensten om te passeren bij legen van ondergrondse containers;
- Leegruimen kruising Vleutenseweg – Damstraat in geval van calamiteit.

Openbaar vervoer

Recent is de route van buslijn 16 verlegd van de Damstraat en Kanaalstraat-oost naar de Vleutenseweg en J.P. Coenstraat. Deze route is sneller en betrouwbaarder. Dat betekent dat er op dit moment geen bus meer rijdt door de Damstraat en Kanaalstraat-oost. De buslijn wordt uitgevoerd met een minibus van 9 meter lengte.
Haltes zijn voorzien in de Kanaalstraat-west ter hoogte van de Antoniuskerk en nabij de Ouderijnbrug. Deze haltes zijn aanwezig in de bestaande situatie en komen na overleg met de vervoersmaatschappij terug op nagenoeg dezelfde locaties.

Als de herinrichting Kanaalstraat gereed is, het laden en lossen en parkeren netjes is geregeld en het verkeer goed doorstroomt, kunnen de OV-partners (U-OV en provincie) besluiten om de bus in één richting terug te brengen in de Damstraat en Kanaalstraat. Op

de Damstraat-noord is een ruimtereservering opgenomen voor een eventueel in te passen bushalte. Voor de bus richting Centraal Station is dan een halte inpasbaar op de parallelweg Vleutenseweg, nabij kruising Damstraat.

Uitgangspunten
- Haltereservering (buslijn 9 m. lengte) in Damstraat noord;
- Haltepaar ter hoogte van het plein bij de Antoniuskerk;
- Haltepaar ter hoogte van het pleintje bij de Ouderijnbrug;
- Bushaltes toegankelijk uitvoeren, conform Handboek Openbare Ruimte.

Bevoorrading

In de huidige situatie vindt grofweg een derde van de laad- en losbewegingen plaats vanaf de rijbaan. Na invoering van éénrichtingsverkeer in Lombok-oost zorgt stilstaand vrachtverkeer voor blokkades in de doorstroming, dus moet voorkomen worden dat er vanaf de rijbaan geladen en gelost blijft worden. Daarvoor moet er voldoende ruimte in de functiestrook gereserveerd worden.



Aanduiding vakken laden en lossen

Op basis van onderzoek naar bevoorradings- en afvalstromen (zie bijlage 3) worden er in totaal 9 laad- en losplaatsen gerealiseerd, van voldoende lengte en breedte voor normale vrachtwagens. De laad- en losvakken worden bij voorkeur op trottoirniveau gerealiseerd, zodat de vakken onderscheidend zijn van de parkeervakken en daarmee onbedoeld misbruik wordt voorkomen. In de vervolgfase moet hier nog een goede afweging over gemaakt worden.

Vanwege de grote ruimtevraag, zowel op de laad- en losplaatsen als op de kruispunten, is het niet mogelijk om te bevoorraden met traditionele trekker-oplegger combinaties. De toegang wordt beperkt tot een ongelede vrachtauto (uit één deel met een maximale lengte tot 12 meter). Voor grotere (combinaties van) voertuigen, o.a. een trekker-oplegger combinatie van 14,5 meter met meesturende achterassen, zal een ontheffing nodig zijn. De laad- en losplaatsen zijn beschikbaar onder laad- en lostijden, daarbuiten zijn de plaatsen beschikbaar voor autoparkeren (of indien kansrijk, andere functies). Vooruitlopend op de herinrichting wordt in samenwerking met de winkeliersvereniging alvast geëxperimenteerd met het principe van laad- en lostijden (8-13 uur).
In verband met de relatief korte afstanden tussen de zijstraten is het zicht vanuit de zijstraten op het verkeer op de Kanaalstraat nabij de laad- en losvakken een aandachtspunt. Voorkomen moet worden dat het zicht door een geparkeerde vrachtwagen wordt belemmerd. Bij de uitwerking van het ontwerp wordt hier verdere invulling aan gegeven.

Uitgangspunten
- Minimaal 9 laad- en losplaatsen van voldoende lengte en breedte voor een ongelede vrachtauto (uit één deel met een maximale lengte tot 12 meter);
- Laad- en losvakken beschikbaar onder laad- en lostijden;
- Verbod op traditionele trekker-oplegger combinaties. Toegang beperkt tot een ongelede vrachtauto (uit één deel met een maximale lengte tot 12m). Hiervoor wordt een lengtebeperking voor vrachtauto's met een lengte groter dan 12 meter ingesteld.



Toekomstige verkeerscirculatie

Verkeerscirculatie

Er zijn veel zorgen over wat het instellen van éénrichtingsverkeer in de Kanaalstraat-oost betekent voor de verkeerscirculatie in de omgeving van de Kanaalstraat en Damstraat. Bewoners verwachten toenames van verkeer en bijbehorende overlast in andere straten in Lombok, bijvoorbeeld in de Van Riebeeckstraat en Ceramstraat. Er zijn diverse maatregelen denkbaar om dit tegen te gaan, zoals wegafsluitingen en aanpassing van rijrichtingen. Het is echter op voorhand niet te voorspellen of er nieuwe routes gaan ontstaan en in welke mate die voor overlast gaan zorgen. Daarom is er in de Buurtvisie afgesproken om de rijrichtingen van de zijstraten voorlopig in stand te houden en daarbij de verkeerssituatie zorgvuldig en objectief te monitoren, in samenspraak met betrokkenen. Er zijn hiervoor duidelijke afspraken gemaakt met vertegenwoordigers vanuit de zijstraten, deze zijn vastgelegd in het Monitoringsplan (zie bijlage 4). Op basis van de monitoring kunnen alsnog aanpassingen in de zijstraten plaatsvinden.
Op de Kanaalstraat en Damstraat wordt een stopverbod ingesteld, ter voorkoming van blokkades door stilstaand en parkerend verkeer op de rijbaan.

Uitgangspunten

- Rijrichting zijstraten Kanaalstraat ongewijzigd;
- Monitoringsplan als afsprakenkader voor evaluatie circulatie-effecten en eventuele aanpassingen;
- Instellen stopverbod op Kanaalstraat en Damstraat.

Autoparkeren

In de Damstraat-zuid verdwijnen 10 à 15 parkeerplaatsen als gevolg van het opheffen van een parkeerstrook aan één zijde. In de Kanaalstraat-oost verdwijnen 5 à 10 parkeerplaatsen als gevolg van de inpassing van ondergrondse containers. Verder wordt het aantal autoparkeerplaatsen gehandhaafd. Een betere benutting van de parkeergarage Kop van Lombok draagt bij aan het verlagen van de druk op parkeerplaatsen in de Kanaalstraat, Damstraat en zijstraten. Om dit te bereiken worden de rijroutes en bewegwijzering naar de parkeergarage verbeterd. Ook worden ondernemers gestimuleerd de garage te gebruiken. In de buurtvisie is daarom afgesproken dat (maximaal) 30 ondernemers eenmalig in de gelegenheid worden gesteld om, bij de start van de uitvoering van het project, hun parkeervergunning in te wisselen voor een abonnement in de parkeergarage Kop van Lombok tegen een netto tarief vergelijkbaar met het bewonerstarief.

Uitgangspunten

- Opheffen 10 à 15 parkeerplaatsen in Damstraat-zuid, als gevolg van opheffen parkeerstrook oostzijde;

- Opheffen 5 à 10 parkeerplaatsen in Kanaalstraat-oost, als gevolg van inpassing ondergrondse containers;
- Parkeerverwijzing naar garage Kop van Lombok;
- Stimuleringsregeling omzetten parkeervergunning ondernemers naar abonnement garage Kop van Lombok.

Afvalinzameling

Tegelijk met de herinrichting worden in Lombok ondergrondse afvalcontainers voor restafval geplaatst. Deze verandering van inzameling draagt bij aan een schoner en rustiger straatbeeld en minder (aantrekkingskracht op) ongedierte op straat. En bewoners kunnen op elk moment hun afval wegbrengen. Het is daarbij noodzakelijk om containers op de Kanaalstraat te realiseren vanwege de bereikbaarheid door vuilniswagens in combinatie met maximale loopafstanden.
Voor de Kanaalstraat-west gaat het om twee locaties, welke inmiddels zijn vastgelegd. Voor de Kanaalstraat-oost gaat het om vijf locaties. Deze locaties zijn zo bepaald dat de maximale loopafstand vanaf de woningen 150 meter is en er voldoende ruimte is in de ondergrond. Ondernemers kunnen ook gebruik maken van de ondergrondse containers op voorwaarde dat er een contract met de gemeente wordt afgesloten. De afvalcontainers worden zo ingepast dat het zo goed mogelijk aansluit bij het ruimtelijk beeld en bijplaatsen van afval zoveel mogelijk wordt voorkomen, bijvoorbeeld in de vorm van een containertuin.

In de Kanaalstraat-oost is rekening gehouden met twee ondergrondse containers per locatie (met uitzondering van de locatie ter hoogte van de Bantamstraat). De eerste perscontainer is bedoeld voor restafval, de tweede kan, als de behoefte er is, gebruikt worden voor een kringloopstroom (papier/karton, plastic). Dit wordt in de volgende ontwerpstap in overleg met ondernemers en omwonenden bepaald.

Het legen van de containers vindt plaats vanaf de rijbaan. Voor de Kanaalstraat-oost betekent dit een extra uitdaging. Een stilstaande vuilniswagen langs de rijbaan moet te passeren zijn voor nood- en hulpdiensten. In dit deel met éénrichtingsverkeer is de ruimte daarvoor beperkt. Om passeerruimte te kunnen bieden is ter plekke van de locaties een verbreding toegepast. De afvalcontainers zijn daarbij op voldoende afstand uit de kant van de rijbaan geplaatst. De vuilniswagen kan zich daardoor op de vrije ruimte voorlangs de afvalcontainers positioneren. Aan de overzijde is een uitwijkruimte naast de rijbaan op trottoirniveau voorzien. Deze combinatie maakt het mogelijk dat hulpverleningsvoertuigen, zoals een brandweerwagen, de stilstaande vuilniswagen kunnen passeren. De uitwijkruimte wordt vormgegeven als trottoir, zodat de kans op ongewenste effecten (snelheidsverhoging, dubbelparkeren) wordt beperkt. De afvalcontainers zijn vóór de betreffende zijstraat gepositioneerd, waarbij de aansluitende zijstraat een uitrijdende rijrichting heeft. De vuilniswagen staat daarbij gedeeltelijk op de uitritconstructie en blokkeert tijdelijk de zijstraat. Deze positie is gekozen in relatie met de aanrijroutes door hulpdiensten (bij een noodgeval) en rijrichtingen in de zijstraten. Passerende hulpdiensten maken gebruik van de vrije ruimte aan de andere zijde van de rijbaan, vaak in combinatie met uitritconstructie van de nabijgelegen aansluitende zijstraat.

De kringloopcontainers bij de Abel Tasmanstraat worden allemaal ondergronds en op een nette rij geplaatst. In de volgende ontwerpstap wordt onderzocht of er in buurt van de Ouderijnbrug/ Bilitonkade een goede andere plek gevonden kan worden voor het daar aanwezige kringlooppunt, om zo het pleintje meer verblijfskwaliteit te geven.

Uitgangspunten

- Twee ondergrondse restafvalcontainers in Kanaalstraat-west; vijf ondergrondse restafvalcontainers in Kanaalstraat-oost;
- Ruimtereservering voor vier ondergrondse containers voor kringloopstromen in de Kanaalstraat-oost;
- Hulpdiensten kunnen tijdens het legen van de container de vuilniswagen passeren;
- Ondergrondse containers staan alleen vóór de betreffende zijstraat, waarbij de aansluitende zijstraat een uitrijdende rijrichting heeft.



Hemelwater bergen op straat

4.3 Inrichting

Bomen en groen

Langs de rijbaan van de Kanaalstraat komt in beide functiestroken een bomenrij. De bomen komen niet in een strakke ritmische laanstructuur maar in de lengterichting verspringend ten opzichte van elkaar te staan. Hierdoor ontstaat een continue structuur en kunnen de functies goed tussen de bomen worden ingepast. De spreiding van de bomen en de menging van de soort/cultivar is in de hele straat gelijk.

Door de herinrichting ontstaat de mogelijkheid om substantieel meer bomen in de straten te plaatsen. De groeiplaatsen voor de bomen worden zo optimaal mogelijk ingericht, wat leidt tot beter groeiende bomen en minder wortelopdruk. In de nieuwe situatie staan de bomen verder van de gevel, waardoor de mogelijkheid bestaat om nieuwe, groter uitgroeiende bomen te plaatsen. In de volgende ontwerpstap wordt uitgezocht welke boomsoorten het best passen in het straatprofiel, rekening houdend met de landelijke Boommonitor. Ook worden bij de straten passende boomsoorten gekozen. Bij het bepalen van de boomsoorten wordt rekening gehouden met de standplaats van de boom en de sfeer en functie van de straten. Er komt een mix van meerdere soorten, beter bestand tegen ziektes en plagen en bijdragend aan klimaatadaptatie en verhoging van de biodiversiteit. Huidige bomen die te verplanten zijn, krijgen waar mogelijk een geschikte plek. Bij het inrichten van de groeiplaatsen voor de nieuwe bomen wordt het Handboek Openbare Ruimte en Handboek bomen in acht genomen.

In de Damstraat komt een nieuwe bomenrij in de functiestrook aan de westkant van de rijbaan. Voor de Damstraat-zuid wordt onderzocht of een te vervangen Stedin gasleiding op een andere plek teruggelegd kan worden, zodat bomen in volle grond geplant kunnen worden. Als dit niet mogelijk is, zijn bomen in (lage) bakken een optie. De bomen in de Damstraat komen bovenop het riool te

staan. Er dienen wortelbeperkende maatregelen op de rioolbuis aangebracht te worden. Op de verschillende pleinen komen (meer) bomen en andere beplanting. In de volgende ontwerpstap zal dit verder worden uitgewerkt bij het ontwerp van de pleinen.

De bomen krijgen een voldoende groot boomvak wat beplant zal worden. Opstaande plantvakranden worden gebruikt om het groen te beschermen, maar maken het nog wel mogelijk om hemelwater te laten afvloeien naar het plantvak. In de straten komen ook nog enkele andere plantvakken. De beplanting wordt onder of boven ooghoogte toegepast, om rust, overzicht en sociale- en verkeersveiligheid in de straten te waarborgen (groen tegen gevels uitgezonderd).

Geveltuinen en het beplanten van blinde gevels met klimplanten worden gestimuleerd en gefaciliteerd. Winkels kunnen ook worden voorzien van geveltuinen. Indien bewoners en ondernemers dit willen, is het mogelijk deze direct bij herinrichting aan te leggen. Dit wordt in de volgende ontwerpstap geïnventariseerd. Bewoners en ondernemers beheren dit gevelgroen. De bestaande geveltuinen worden in het ontwerp ingepast. In overleg met beheer wordt onderzocht of ander groen kan worden toegepast. Bv. groene klimplanten aan spandraden boven de weg. De hanging baskets komen, indien gewenst, terug.

In de Kanaalstraat-west is minder vrije ruimte voor de voetganger op het trottoir benodigd, omdat hier minder winkels zijn. In de volgende ontwerpstap wordt onderzocht of de overmaat aan trottoir d.m.v. robuust groen kan worden ingericht. Bijvoorbeeld door diepere geveltuinen.



Referentie geveltuinen en boomspiegels beplant



Referentie plantvak en bescherming

Uitgangspunten

- Een bomenrij in beide functiestroken langs de rijbaan van de Kanaalstraat. De bomen staan niet in een strakke laanbeplanting, maar enigszins versprongen van elkaar;
- Enkele bomenrij in de functiestrook aan de westzijde van de rijbaan in de Damstraat;
- De bomen bestaan uit een mix van meerdere soorten;
- Beplanting in de boomspiegels;.
- Plantvakken in de functiestroken;
- Onderzoek naar mogelijkheid verlegging gasleiding Stedin in Damstraat-zuid, zodat bomen in volle grond geplant kunnen worden. Anders bomen in (lage) bakken;
- Bomen krijgen een passende groeiplaatsinrichting;
- Inpassen, stimuleren en faciliteren geveltuinen en beplanten van blinde gevels (ook bij ondernemingen).

Klimaat

De straten worden zo ingericht dat ze een goede bijdrage leveren aan de opgave om de stad klimaatadaptief te maken. De nieuwe bomen zorgen voor schaduwwerking en vangen fijnstof en neerslag af. Verder betekent dit: zoveel mogelijk groen in de straten en hemelwater afvloeien richting het groen. De nieuwe groeiplaatsen van de bomen worden zodanig ingericht, dat hemelwater kan infiltreren in de bodem. Ook wordt, waar mogelijk, waterpasserende verharding toegepast.
In de volgende ontwerpstap wordt onderzocht hoe het profiel er in detail uit komt te zien en hoe regenwater kan worden geborgen op straat. Mede hierom is er nu al gekozen om autoparkeren in parkeerhavens te voorzien en niet op trottoirniveau. Op deze manier kunnen de parkeerhavens worden gebruikt om hemelwater te bergen.

Uitgangspunten

- Maximaal neerslag vasthouden/bergen, streefwaarde is 90% van de jaarlijkse neerslag;
- Voorkomen dat bij neerslag van 80mm/u schade ontstaat aan woningen of infrastructuur;
- Het bestaande gemengde riool wordt vervangen. Daarnaast wordt een IT (infiltratie) riool aangelegd. Als bodemonderzoek uitwijst dat een infiltratieriool niet mogelijk is, komt er een hemelwaterriool dat niet infiltreert zodat schoon- en vuilwater worden gescheiden;
- In de volgende ontwerpstap wordt onderzocht waar waterpasserende verharding kan worden toegepast, zodat hemelwater kan infiltreren;
- Ook wordt onderzocht hoe (de afwatering van) het profiel kan bijdragen aan het bergen van hemelwater.

Terrassen en verblijf

De Kanaalstraat en de Damstraat worden, veel meer dan in de huidige situatie, een plek voor ontmoeting en verblijf. De horeca en



Referentie terrassen en verblijf



Ruimte voor gevelbankjes



Ruimte voor uitstallingen

winkels zijn daarvoor een uitgelezen plek. Maar ook het bredere trottoir, de kwalitatief betere materialen en meer groen draagt bij aan een prettig verblijfsklimaat. Een andere verbetering op het gebied van verblijfskwaliteit wordt, naast de versmalling van de rijbaan, bereikt door een andere inrichting van de pleinen voor de moskee, de kerk en bij de brug.

Op straat krijgt het verblijf voornamelijk vorm door terrassen, gevelbanken (van de ondernemers) en zitmogelijkheden in de openbare ruimte. De openbare zitmogelijkheden kunnen gecombineerd worden met de randen van de plantvakken. Op de plekken waar nu zitmeubilair in de straten aanwezig is, komt dat terug. In de Damstraat-zuid is er, op het trottoir aan de oostzijde van de straat, ruimte om enkele banken toe te passen.

Terrassen dragen bij aan het levendige karakter van de straten, maar zijn ook van belang voor de sociale veiligheid. Veel ondernemers zorgen ervoor dat het in de omgeving van hun terras er netjes en opgeruimd uitziet. Om meer uitnodigende en toegankelijke trottoirs te creëren, krijgen terrassen (waarvoor voor het vaststellen van dit IPvE een vergunning is verleend) een plek in de functiestrook, of in de 1 meter strook voor de gevels. De vergunde oppervlakte terras zal hierbij worden overgenomen en ingepast.

De huidige terrassen die binnen de 1 meter strook langs de gevel vallen, komen terug. Terrassen die dieper zijn, worden ingekort tot 1 meter diepte. De resterende oppervlakte komt terug in de functiestrook. De huidige eilandterrassen worden allemaal verplaatst naar de functiestrook. In de vervolgfase wordt dit samen met de ondernemers uitgewerkt. Voor het verplaatsen van een terras is een geluidsonderzoek nodig.

Langs de gevels is bij horecagelegenheden (met en zonder alcoholvergunning) beperkte zitgelegenheid toegestaan (max. 1 meter, inclusief beenruimte). Permanent meubilair is volgens het Terrassenregelement niet toegestaan. Voor overige zaken wordt verwezen naar het Terrassenregelement van de Gemeente Utrecht.

Uitgangspunten
- Verblijfsmogelijkheden op de pleinen;
- Verblijfsmogelijkheden op het trottoir Damstraat-zuid, oostzijde, op route van en naar CS;
- Behoud huidige zitmogelijkheden;
- Behoud oppervlakte huidige verleende terrasvergunningen;
- Huidige terrassen in de functiestrook of in de 1 meter strook voor de gevels. Als een gevelterras nu dieper is dan 1 meter, dan komt de resterende oppervlakte terras terug in de functiestrook.

Uitstallingen

Uitstallingen horen bij de Kanaalstraat en Damstraat. De grote diversiteit aan uitstallingen is kenmerkend voor de straten. Ook in de toekomst is er in een zone van 1,0 meter voor de gevels van ondernemingen ruimte voor uitstallingen. Voor de uitstallingen geldt de A.P.V. Een subtiele, maar voor iedereen duidelijke, markering van deze zone kan helpen bij het goed functioneren van de uitstallingenstrook. Volgens de APV mogen uitstallingen niet geplaatst worden wanneer de vrije doorgang op de trottoirs bij plaatsing van de uitstalling minder bedraagt dan 1,50 meter. Ook moeten in- en uitgangen vrij blijven.

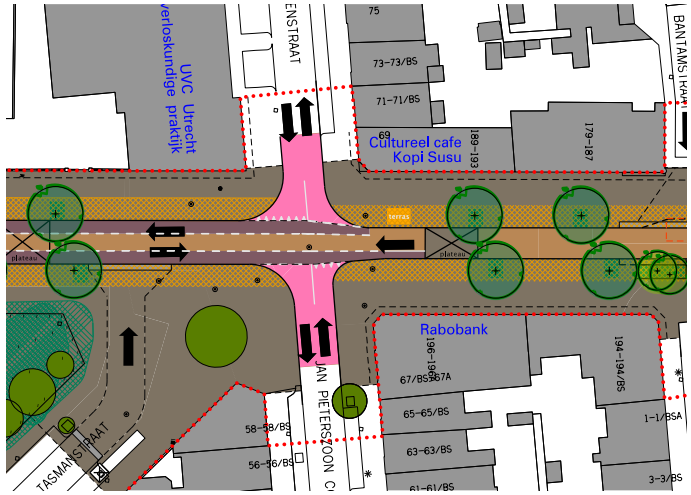
Uitgangspunten
- 1-meterzone voor uitstallingen voor ondernemingen;
- Voor uitstallingen geldt de A.P.V.;
- In de volgende ontwerpstap wordt onderzocht of een (subtiele) markering kan bijdragen bij een goed functioneren van de uitstallingenstrook.

Kruispunten en aansluitingen

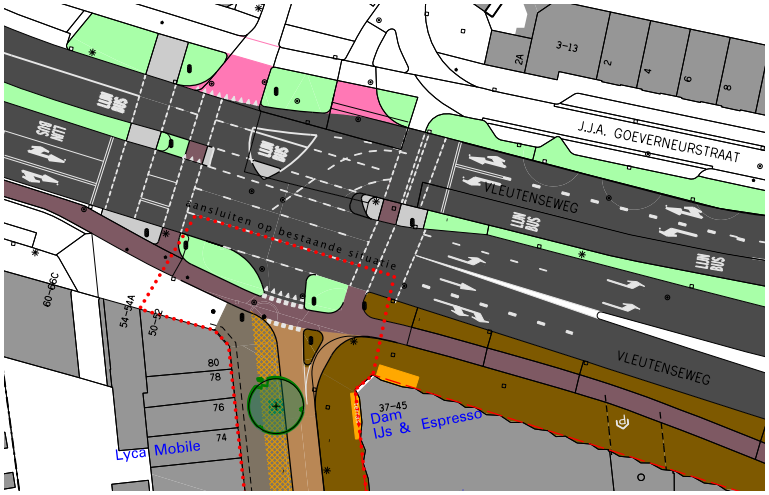
Kanaalstraat – Damstraat
De Kanaalstraat (inclusief het in het verlengde liggende fietspad) is een hoofdfietsroute en heeft (mede daarom) voorrang op de Damstraat. De Damstraat-noord en -zuid, beiden éénrichtingsverkeer richting de Kanaalstraat, sluiten door middel van een uitritconstructie aan op de Kanaalstraat. Het trottoir loopt hier door over de zijstraat. Het fietspad krijgt dezelfde materialisering als de rijbaan van de Kanaalstraat.

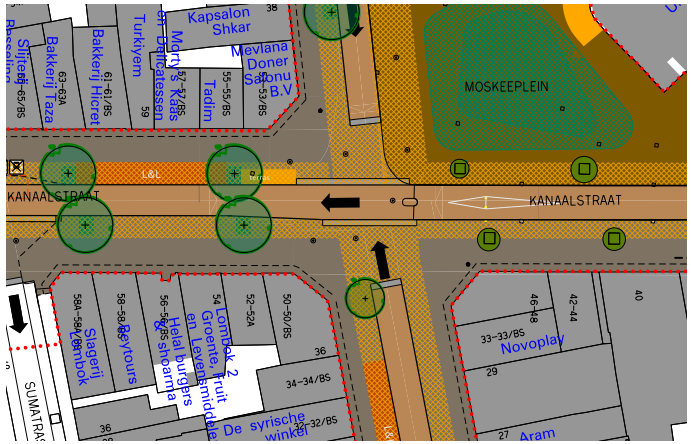
Kanaalstraat – J.P. Coenstraat
Op deze kruising worden de verkeersstromen eenvoudiger. De Kanaalstraat-oost wordt éénrichtingsverkeer. Daarnaast wordt de Abel Tasmanstraat in meer westelijke richting met behulp van een uitritconstructie aangesloten. De nu minder overzichtelijke vijfsprong verandert hierdoor in een relatief eenvoudig kruispunt. Daarom zijn er geen verkeerslichten meer nodig en kan de kruising compacter vorm worden gegeven. Vanwege de status van de Kanaalstraat als hoofdfietsroute krijgt deze route voorrang en sluit de J.P. Coenstraat aan middels haaientanden. Op zo kort mogelijke afstand van het kruisingsvlak realiseren we drempelplateau's. Daardoor is de snelheid van het gemotoriseerd verkeer op het kruispunt laag, wat ten goede komt aan de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Ook is een variant mogelijk waarbij de hele kruising een kruispuntplateau krijgt. Dit wordt nader onderzocht. De veiligheidssituatie wordt na herinrichting geëvalueerd, indien noodzakelijk worden aanpassingen gedaan om de verkeersveiligheid te vergroten.

Uitsnede plankaart Functioneel Ontwerp
Kruising Kanaalstraat/JP Coenstraat

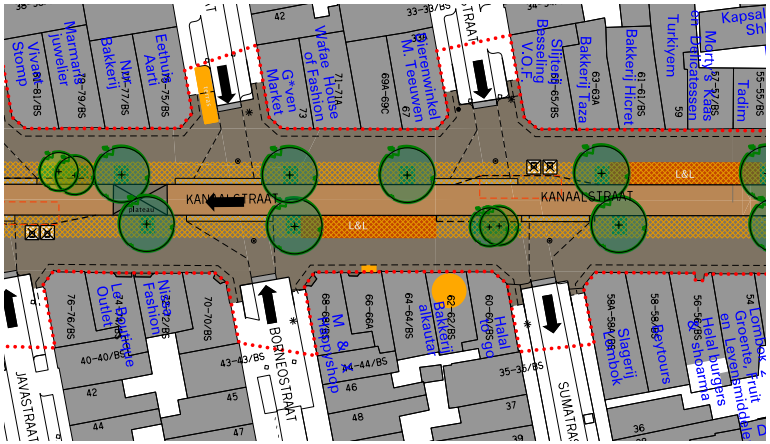


Uitsnede plankaart Functioneel Ontwerp
Kruising Damstraat/Vleutenseweg





Uitsnede plankaart Functioneel Ontwerp
Kkruising Damstraat/Kanaalstraat



Uitsnede plankaart Functioneel Ontwerp
Aansluiting zijstraten Kanaalstraat

Vleutenseweg – Damstraat en parkeergarage
In de nieuwe situatie draait de rijrichting om in de Damstraat-noord. De Damstraat-noord is dan alleen bereikbaar vanaf de Vleutenseweg. Daarom wordt het mogelijk gemaakt om vanaf de Vleutenseweg (oost- én westzijde) de Damstraat in te rijden. Doordat de verkeersbeweging komende uit de Damstraat richting Vleutenseweg-west vervalt, ontstaat er ruimte voor een oversteekeiland voor fietsers die vanaf Wolff en Dekenplein willen oversteken.

De parkeergarage Lombokplein heeft een aansluiting op de Vleutenseweg. Vanuit de Vleutenseweg is deze bereikbaar door rechts voor te sorteren bij de verkeerslichten vóór de Damstraat. Vanaf het Westplein is de parkeergarage te bereiken door links voor te sorteren (naar Damstraat) en vervolgens op de kruising een keerbeweging te maken. De keerbeweging is ook geschikt voor logistiek verkeer van Albert Heijn en andere gebruikers van deze laad- en losplaats. De verkeersregelinstallatie dient te worden aangepast. Voorsorteren op de toekomstige situatie (na realisatie van het plan Lombokplein), wanneer het wegvak Vleutenseweg tussen Damstraat en Westplein is ingericht als stadsstraat, is alleen mogelijk met grote aanpassingen op het Westplein en Vleutenseweg.

Aansluiting op Ouderijnbrug (Laan van Nieuw-Guinea)
Op de Ouderijnbrug geldt een om-en-om regeling. Verkeer vanaf de Laan van Nieuw-Guinea moet het tegemoetkomende verkeer vanaf de Kanaalstraat voorrang verlenen. De Laan van Nieuw-Guinea is voorzien van fietsstroken. Deze lopen door over de Ouderijnbrug. Fietsers kunnen dus langs de om-en-om regeling fietsen. Aan de zijde van de Kanaalstraat houden de fietsstroken op. De fietsers en het gemotoriseerde verkeer voegen samen na het verkeersplateau. Hiervoor is voldoende ruimte op de rijbaan beschikbaar.

Aansluiting overige zijstraten
De aansluitende woonstraten gelegen tussen de kruispunten hebben een ondergeschikt karakter ten opzichte van de Kanaalstraat, zowel in beeld als gebruik. Aansluitend op dit natuurlijk statusonderscheid worden de zijstraten vormgegeven als uitritconstructies. Het trottoir loopt hier door over de zijstraat. De breedte van de uitritconstructie is afgestemd op de rijbaanbreedte van de Kanaalstraat en het gebruik van grotere voertuigen (vuilniswagen en brandweerwagen).

Uitgangspunten
- Kanaalstraat als hoofdfietsroute in de voorrang ten opzichte van andere straten;
- Verwijderen verkeerslichten kruising Kanaalstraat – J.P. Coenstraat;
- Kruispunt Damstraat-Vleutenseweg aanpassen op aangepaste rijrichting Damstraat-Noord.

Bijzondere plekken

Een belangrijke schakel tussen Lombok, het stationsgebied en de binnenstad is het Moskeeplein. Vanuit het centrum of het station is het Moskeeplein voor bezoekers of bewoners een belangrijke entree voor de wijk Lombok. Het moet voor gebruikers duidelijk zijn dat ze hier een verblijfsgebied binnengaan. Het Moskeeplein is meer het levendige plein in de buurt. Er is plek voor evenementen voor de buurt. Voor een goede aansluiting op de ontwikkelingen in de omgeving is het van belang dat de trottoirs, oversteken over de nieuwe stadsstraat en fietspaden goed aansluiten. In de volgende ontwerpstap wordt hier, in overleg met project Lombokplein, nadere uitwerking aan gegeven.

Het Moskeeplein is in 2014 aangelegd. Een grootschalige herinrichting is niet aan de orde. Daarom is het plein formeel geen plangebied, maar wel onderdeel van afspraken voortvloeiend uit de

Voorbeeldschetsen inrichting Plein bij de Antoniuskerk
Variant met groeninrichting

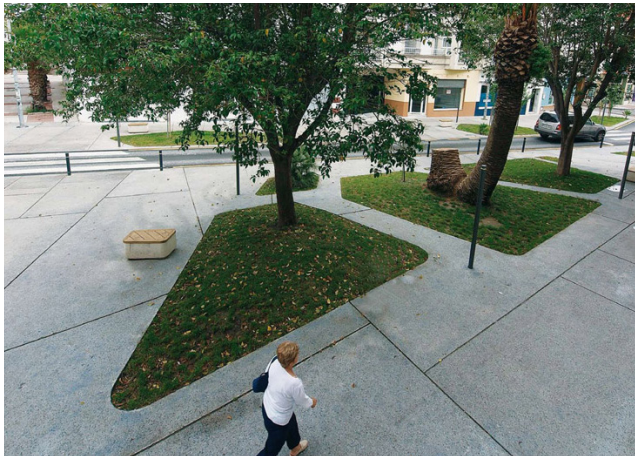


Voorbeeldschetsen inrichting Plein bij de Antoniuskerk
Variant met pleininrichting





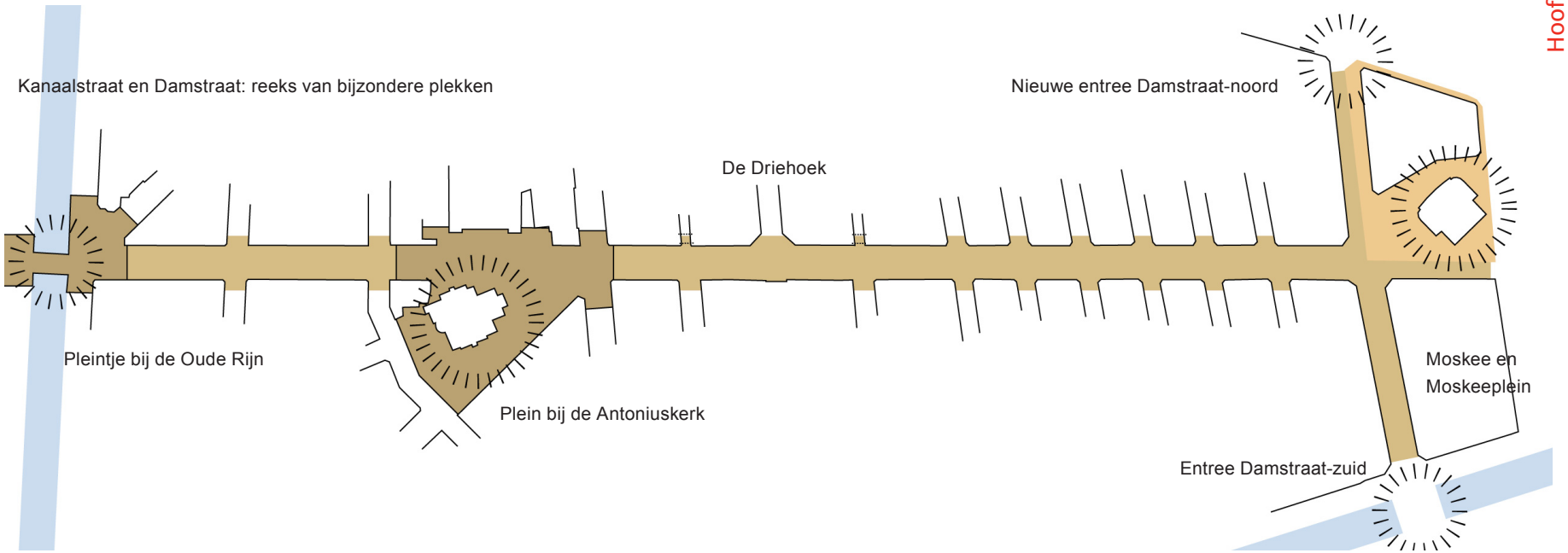
Referentie groen en verblijf



Referentie groen



Referentie groen en verblijf



Buurtvisie. Er komt een ‘toevoeging’ op het plein. Gedacht wordt aan het toevoegen van mogelijkheden voor verblijf en vergroenen van het plein door middel van bomen of een waterobject. De rij hoge plantenbakken werkt nu meer scheidend, dan verbindend en gaan weg. Er komt ander meubilair voor in de plaats, om te voorkomen dat auto’s het plein op kunnen rijden. In de volgende ontwerpstap wordt, in afstemming met de directe buren en gebruikers, onderzocht wat de ‘toevoeging’ kan zijn. Dit hangt ook samen met de beschikbaarheid van aanvullende middelen (zowel gemeentelijk als extern) om de ambitie te realiseren. Vanuit de herinrichting is een bijdrage van € 50.000 beschikbaar.

Op het plein bij de Antoniuskerk zijn het voormalig klooster en de Antoniuskerk (samen met bijgebouw Rijksmonument) de eyecatchers van deze plek. Het plein is deels in eigendom van de kerk. Dit plein is meer het rustpunt in de straat en in de wijk. De ruimte is nu rommelig, met veel verschillende materialen en objecten. De ruimte wordt vrijgemaakt van overbodige objecten en meubilair. Er wordt één uitnodigende pleinruimte met mogelijkheden voor verblijf en groen van gemaakt. Vitale bomen op het plein en in de Abel Tasmanstraat blijven gehandhaafd. Het plein knoopt de verschillende delen van de wijk aan elkaar. Nevenstaande sfeerbeelden geven een indruk van hoe deze eruit zou kunnen zien, bijvoorbeeld met een mooie solitaire boom/ groep, een waterelement, zitbanken en groene ‘eilanden’.
Op het plein is ruimte voor groen van formaat. De functiestrook langs de Kanaalstraat wordt ter hoogte van het plein onderbroken, zodat het plein echt aan de weg komt te liggen. Enkele jaren geleden zijn, samen met bewoners, de dialoogbank rond de boom op de hoek met de J.P. Coenstraat en enkele cirkels in de bestrating

Voorbeeldschetsen inrichting Moskeeplein
Variant met groeninrichting



Voorbeeldschetsen inrichting Moskeeplein
Variant met pleininrichting





Moskeeplein als plek voor evenementen



Referentie verblijf



Waterelement als toevoeging op het Moskeeplein

aangelegd. In de vervolgfase wordt bekeken of het wenselijk is deze bank en cirkels in te passen. Het kringlooppunt en de aansluiting van de Abel Tasmanstraat op de Kanaalstraat blijft behouden. In de vervolgfase wordt de verdere inrichting met de eigenaar van de kerk, de initiatiefnemers van het Stadsklooster en de directe buren uitgewerkt.

De Driehoek is het kleine pleintje bij de kruising van de Kanaalstraat en de Bandoengstraat. Hier liggen de gevels in een hoek van 45 graden iets terug, waardoor een kleine ruimte ontstaat. De plek biedt net even wat meer ruimte die er in de straten zelf bijna niet is. Hier zijn mogelijkheden voor groen en verblijf. De huidige zitmogelijkheden komen hier terug.

Het pleintje bij de Oude Rijn is de entree van Lombok vanuit het westen. Een bescheiden, pleininrichting, met ruimte voor verblijf en groen, is hier denkbaar. De ondergrond ligt vol met kabels en leidingen en bovengronds staan drie kringloopcontainers. In de huidige situatie is dit een doorn in het oog van de buurt: het is een rommelige plek met veel bijplaatsingen bij het kringlooppunt. Er wordt onderzocht of het mogelijk is om het kringlooppunt te verplaatsen en bomen in volle grond toe te voegen, zodat hier een volwaardig pleintje kan ontstaan.

De Damstraat-zuid is en blijft een belangrijke entree van Lombok. De Damstraat-noord wordt een nieuwe entree van de wijk. Bij de Damstraat-zuid vormt de nieuwe brug over de doorgetrokken Leidsche Rijn, samen met de parkzone langs het water een markante entree van de wijk. Op deze plekken komt een uitnodigend, royaal trottoir. Hierom worden de functiestroken niet helemaal doorgezet tot aan de kruisingen. De entrees worden aangekleed met groen.
In de volgende ontwerpstap wordt, in overleg met project Lombokplein, onderzocht waar de vlaggenmasten (van de Winkeliersvereniging) bij de Damstraat-zuid een andere plek bij de entree van de Damstraat kunnen krijgen.

Uitgangspunten
- Het Moskeeplein is formeel geen plangebied en wordt niet heringericht; wel komt er een ‘toevoeging’ op het Moskeeplein;
- Pleinen worden vergroend, bij voorkeur door toevoegen van bomen.

Verharding en meubilair

Bij het zoeken naar eenheid in verharding zijn klinkers geschikt. Gebakken klinkers kunnen worden toegepast in de rijbaan, in de parkeervakken en in het trottoir en geven de straten meer uitstraling en meer verblijfskwaliteit. Een gebakken klinker is Utrechts, degelijk, netjes en uitnodigend. Ook is het een duurzaam materiaal: ze worden mooier naarmate de jaren verstrijken en ze kunnen worden hergebruikt. Gebakken klinkers kunnen waterpasserend worden aangelegd, wat helpt bij de klimaatadaptatie.

In de volgende ontwerpstap wordt de exacte verhardingsconstructie bepaald. Samen met beheer wordt er gezocht naar een optimaal beheerbare straat op het gebied van schoon, heel en veilig.

Straatmeubilair wordt zeer terughoudend toegepast. Dit om te zorgen voor rust in de straten en om de gevels te laten spreken. Om een goede toegankelijkheid te borgen, komt het meubilair op de trottoirs in de functiestrook. Het voorkomt dat overal fietsen aan vastgemaakt kunnen worden. Om dezelfde reden wordt onderzocht of afvalbakken tegen de gevel kunnen worden geplaatst. Zwerfvuil is één van de grote ergernissen in de buurt. Logische plekken, voldoende beschikbaarheid en goede

zichtbaarheid zijn voor afvalbakken essentieel om zwerfvuil op straat zoveel mogelijk te voorkomen. Ook parkeerautomaten zullen worden verplaatst naar de functiestrook.

Bankjes, verlichting en ander meubilair dragen bij aan de uitnodigende sfeer in de straten. De materiaalkeuze moet passend zijn qua sfeer, maat en schaal en geen afbreuk doen aan het geheel. Er kan gezocht worden naar 'iets eigens' in het meubilair, wat bijdraagt aan de identiteit van de straten. Voor het winkelgebied wordt dit mede afgestemd met de branding en positioneringsstrategie van de winkeliersvereniging. In de volgende ontwerpstap zal passend meubilair worden gekozen.

De Kanaalstraat en Damstraat zijn in de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte opgenomen als 'Winkelradiaal', met kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder, waarbij kan worden afgeweken van de standaardoplossingen, vanwege de gebruiksdruk en de bijzondere functie van de plek.

Uitgangspunten
- Materialisering conform Kadernota/HOR: kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder (Winkelradiaal);
- Gebakken klinkers in de rijbaan, parkeervakken, functiestroken en trottoirs;
- Meubilair (banken, afvalbakken, fietsenrekken, lichtmasten, parkeermeters, e.d.) in de functiestrook;
- Camera's van toezicht inpassen en/of integreren met al aanwezige masten;
- De noppen met daarop de bewegwijzering van de Bitterzoet-route komen terug.

Verlichting

Verlichting draagt bij aan de sfeer en sociale veiligheid in de straten. De verlichting moet passen bij het verblijfsklimaat en de beleving in de straten. In de Kanaalstraat tussen Kanonstraat en J.P. Coenstraat en in de Damstraat komt functioneel – decoratieve verlichting die de verblijfsfunctie ondersteunt. Hiervoor worden 5- of 6-meter hoge masten gebruikt in driehoeksverband, met een hart-op-hart afstand van 25 meter per wegzijde. In de Kanaalstraat tussen J.P. Coenstraat en Ouderijnbrug komt functionele verlichting, zoveel mogelijk in lijn met Kanaalstraat-oost.

De hart-op-hart afstand van 25 meter past tussen de bomen en andere functies in de functiestrook. De masten komen in dezelfde lijn als de bomen te staan. De exacte plek van de lichtmasten wordt in de volgende ontwerpstap bepaald. Masten met een dubbele armatuur worden gebruikt voor het aanlichten van de rijbaan en het trottoir. Bij de keuze voor nieuwe lichtmasten wordt er geïnventariseerd wat voor aanvullende wensen er zijn (hanging baskets, camera's, reclame uitingen, sensoren, e.d.) en hoe deze kunnen worden aangesloten. Bebording en verlichting wordt zoveel mogelijk gecombineerd. De voorzieningen voor de tijdelijke (kerst-) verlichting blijven gehandhaafd. In de volgende ontwerpstap wordt onderzocht of deze voorzieningen conflicteren met de nieuwe bomen.

In een deel van de Damstraat en in de Kanaalstraat tussen de Damstraat en de J.P. Coenstraat hangt nu aan de gevels een luifel, met decoratieve verlichting. Deze is in beheer en eigendom van de ondernemers. In dit deel van de straten draagt verlichting bij aan de identiteit van het winkelgebied. Deze decoratieve verlichting blijft behouden.
Voor het Moskeeplein wordt onderzocht hoe de verlichting beter kan.

Uitgangspunten
- Materialisering conform kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder;

- Toepassen 5- of 6 meter hoge masten met dubbele uithouder in Damstraat en in Kanaalstraat tussen Kanonstraat en J.P. Coenstraat, passend bij het verblijfsklimaat;
- Functionele verlichting in Kanaalstraat tussen J.P. Coenstraat en Ouderijnbrug;
- Masten in dezelfde lijn als de bomen.

Circulair

Utrecht wil koploper zijn als het gaat om de verandering naar een duurzame energievoorziening en economie. De herinrichting biedt kansen voor de circulaire economie. Het gaat daarbij om het benutten van beschikbare materialen en grondstoffen en/of van hernieuwbare materialen en grondstoffen. En het minimaliseren van de milieuimpact en levensduurverlenging van materialen en producten.

Voor de Kanaalstraat en Damstraat wordt in de volgende ontwerpstap onderzocht wat er mogelijk is met betrekking tot toepassen van hergebruik en welke elementen te hergebruiken zijn. De bomen die gekapt gaan worden, kunnen mogelijk gebruikt worden bij de productie van (zit-)meubilair. Voor de Damstraat-noord is aandacht voor het hergebruik van materialen.

Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI)

De gemeente stuurt in haar rol als opdrachtgever en inkoper van producten op de ambities voor een stad van gezond stedelijk leven. Dit betekent dat in de realisatiefase van de Kanaalstraat en Damstraat ook sociale en milieuaspecten mee zullen wegen in het inkoopproces. Het gaat hierbij ten minste om de volgende onderwerpen:

- Circulaire economie: zuinig zijn met materialen en grondstoffen, benutten van beschikbare materialen en grondstoffen en/of van hernieuwbare materialen en grondstoffen, minimaliseren van de milieu impact en levensduurverlenging van materialen en producten
- Gezond leefklimaat: Reduceren van emissies, o.a. emissievrij vervoer en mobiele werktuigen;
- Inclusiviteit: Werkgelegenheid creëren voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt;
- Sociaal verantwoord ondernemen: verantwoorde ketens en eerlijke handel garanderen , o.a. voor de inkoop van natuursteen.

4.4 Onderzoeken

Geluid, luchtkwaliteit en trillingen

In het kader van goede ruimtelijke ordening is het ontwerp getoetst op de effecten voor geluid, luchtkwaliteit en trillingen.

De Kanaalstraat is opgenomen in het in 2019 vastgestelde Actieplan Geluid als knelpuntsituatie omdat de geluidsbelasting boven de plandrempel van 63 dB uitkwam. Het Functioneel Ontwerp is doorgerekend op effecten voor geluid. Uit de berekeningen volgt dat er overal sprake is van een afname van het geluid. Op de Kanaalstraat is dit veelal 1 à 2 dB minder, op de Damstraat kan de afname oplopen tot 5 dB. De hoogst berekende geluidsbelasting bedraagt 63 dB. De plandrempel wordt hiermee niet overschreden.

Een gezonde leefomgeving betekent ook gezonde lucht en de gemeente streeft daarbij naar de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. De luchtkwaliteit langs de Kanaalstraat en Damstraat voldoet (ruim) aan de wettelijke grenswaarden voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10 en PM2,5) (zie tabel hierna).

	Conc. (µg/m³) 2020		
	NO_2	PM_{10}	$PM_{2,5}$
Maximaal	27,9	20,0	11,7
Minimaal	23,1	19,3	11,9
Grenswaarde	40	40	25

Bovenstaande laat zien dat er weliswaar aan de wettelijke grenswaarden wordt voldaan, maar er wordt nog niet voldaan aan de advieswaarden (fijn stof) die de WHO stelt. Deze zijn voor PM10 en PM2,5 respectievelijk 20 en 10 µg/m3. Voor het jaar 2030 lijken deze advieswaarden voor fijnstof wel gehaald te worden.

Een schoner wagenpark en minder verkeer verbeteren de luchtkwaliteit. Door het invoeren van éénrichtingsverkeer op het oostelijk deel van de Kanaalstraat zal de verkeersintensiteit afnemen. Hierdoor zal de luchtkwaliteit op dat deel verbeteren. Het uitvoeren van klinkerbestrating zal ook een positief effect hebben op de luchtkwaliteit en beleving van de verblijfsgebieden, omdat het zorgt voor een rustiger rijgedrag.

Dit positieve effect wordt enigszins gedempt doordat de bomen in het ontwerp niet overal voldoende ver uit elkaar staan. Te veel vegetatie in een straat kan er voor zorgen dat de windsnelheid afneemt. Hierdoor gaan de concentraties van alle luchtverontreinigende stoffen die het verkeer uitstoot omhoog. Dit beperkte effect weegt echter in het ontwerp niet op tegen de positieve effecten van bomen en groen op gezondheid en klimaatadaptatie.

Het ontwerp is op basis van expertise getoetst op verwachte trillingen. Drempels in klinkers zijn het meest bepalend voor het ervaren van hinder door trillingen. In de Kanaalstraat liggen in de huidige situatie al drempels in klinkers, deze komen op ongeveer dezelfde plek terug. De verwachting is dat daarom dat door het ontwerp het niveau van de trillingen niet significant zal veranderen.

Kabels en leidingen

Bij het opstellen van het functioneel ontwerp is rekening gehouden met de ondergrondse situatie. Een bureauonderzoek naar de ligging van kabels en leidingen is uitgevoerd. Met nutspartijen is overlegd welke leidingen binnen het plangebied vervangen of verwijderd mogen worden. Speciale aandacht hierbij is voor de situatie in de Damstraat. De gasleiding van Stedin wordt vervangen en de warmteleiding van Eneco wordt verlegd naar het Lombokplein. In de volgende ontwerpstap vereist dit nadere uitwerking met de nutsbedrijven en het project Lombokplein, met name op het gebied van planning.

In de volgende ontwerpstap wordt onderzocht of het mogelijk en nuttig is om mantelbuizen aan te leggen om te zorgen dat er in de toekomst zoveel mogelijk graafrust in de straat heerst. Ook wordt onderzocht in hoeverre een ruimtereservering voor toekomstige energievoorzieningen nodig en realiseerbaar is.

Bodem & ondergrond, archeologie en Niet Gesprongen Explosieven (NGE)

Er is vooronderzoek uitgevoerd naar de bodem binnen het plangebied op de aspecten verontreiniging, archeologie en niet gesprongen explosieven. Conclusies zijn:

- In het plangebied zijn tanklocaties, een voormalig chemisch wasserij, overige bedrijfsactiviteiten en tracés van gedempte sloten gebleken, die als ‘verdachte deellocaties’ zijn

aangemerkt en waarnaar bodemonderzoek uitgevoerd dient te worden;
- Het plangebied is gelegen in een gebied waarin emissies hebben plaatsgevonden waaruit verontreinigingen met lood zijn ontstaan. De feitelijke mate van verontreiniging dient te blijken uit het nog uit te voeren bodemonderzoek;
- Oude woonwijken hebben vaak puinhoudende lagen en dat heeft een potentieel risico op de aanwezigheid van asbestverontreiniging. Het bodemonderzoek zal uitsluitsel moeten geven over de hergebruiksmogelijkheden van vrijkomende grond. In dit kader zal in het bodemonderzoek ook de aanwezigheid van PFAS meegenomen worden;
- Bij grondverzet is de toepassingseis 'Woonkwaliteit' (conform "Nota bodembeheer 2017–2027:");
- Ten zuiden van het plangebied, ter plaatse van de Jaarbeurshallen, is een geval van ernstige grondwaterverontreiniging met VOCl bekend en ten oosten en noordoosten van het plangebied is eveneens een geval van ernstige grondwaterverontreiniging met VOCl bekend onder de naam "Kop van Lombok". In het bemalingsplan ten behoeve van de aanleg van het riool dienen, indien relevant, maatregelen geformuleerd te worden die het aantrekken van grondwaterverontreiniging voorkomen dan wel in overeenstemming brengen met het "Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond (29 april 2015)" van de gemeente Utrecht;
- Er zijn peilbuizen van het gebiedsplan aanwezig in Kanaalstraat. Uitgangspunt is dat deze behouden blijven;
- Op basis van bodemopbouw blijkt het gebied zeer gevoelig voor zetting. Hier moet rekening mee worden gehouden met het uitwerken van het ontwerp;
- Voor het ontwerp van eventuele hemelwaterinfiltratievoorzieningen moet de doorlatendheid van de bodem worden vastgesteld. De metingen zullen in combinatie met het milieukundig bodemonderzoek worden uitgevoerd;
- De Damstraat (incl kruising met Kanaalstraat) heeft een 'hoge archeologische verwachting'. Aangezien het grondverzet meer dan 100 m3 zal bedragen is voor dit deel van het plangebied een archeologievergunning nodig. De Kanaalstraat (excl. kruising met Damstraat) heeft een 'archeologische verwachting'. Omdat het grondverzet waarschijnlijk meer dan 1000 m3 zal bedragen is ook voor dit deel van het plangebied een archeologievergunning nodig;
- Op basis van een ruimingskaart in Beobom is de kruising Damstraat – Kanaalstraat aangemerkt als een locatie waarvan een luchtaanval is geregistreerd. Verder zijn binnen het plangebied en zijn directe omgeving geen bijzonderheden gemeld aangaande NGE. In de volgende fase wordt een bureauonderzoek uitgevoerd naar NGE.

Het aanvullende bodemonderzoek wordt in de volgende ontwerpstap uitgevoerd.

Bestratingswerkzaamheden op het Plein bij de Antoniuskerk - zomer 2019



Hoofdstuk 5 Vervolg – wanneer gaan we de straten aanpakken

5.1 Planning en financiën

Na het verwerken van de inspraakreacties wordt het IPvE en FO aan College van B en W voorgelegd voor definitieve besluitvorming. Hierna wordt in het Voorlopig Ontwerp (VO) de invulling van de functiestrook uitgewerkt. Daarna wordt het Definitief Ontwerp opgesteld. Na opstellen van het bestek wordt de herinrichting aanbesteed. Ook wordt een faserings- en omleidingsplan opgesteld om de hinder tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te beperken. Naar verwachting kunnen de werkzaamheden medio 2022 op straat starten. De verwachte doorlooptijd is ongeveer 2 jaar. De exacte planning wordt afgestemd op de uitvoeringsplanning van het Lombokplein.

De totale projectkosten voor vervanging van het riool en de herinrichting van de openbare ruimte zijn geraamd op 11,5 miljoen euro. Voor de herinrichting van de Kanaalstraat – Damstraat is in de begroting 7,9 miljoen euro opgenomen. Voor het vervangen van het riool is in de begroting 3,5 miljoen euro opgenomen. Het resterende tekort voor de herinrichting (à 0,1 miljoen euro) wordt als bezuinigingsopgave betrokken bij het opstellen van het Voorlopig Ontwerp.

5.2 Participatie

Na vaststelling van het definitieve IPvE en FO door het college worden het Voorlopig Ontwerp en het Definitief Ontwerp opgesteld. Bewoners en winkeliers worden actief uitgenodigd om mee te denken over de exacte invulling van de functiestrook, de vormgeving van het groen, etc.



Avond Werkgroep Gedrag oktober 2019

Hoofdstuk 6 Bijlagen

Overzicht bijlagen

Bijlage 1	Buurtvisie (als aparte pdf bijgevoegd)
Bijlage 2a	Ontwerpverslag werkgroep Omgeving en gedrag Kop van Lombok (als aparte pdf bijgevoegd)
Bijlage 2b	Reactie op ontwerpverslag werkgroep OGKvL
Bijlage 3	Onderzoek bevoorradings- en afvalstromen (als aparte pdf bijgevoegd)
Bijlage 4	Monitoringsplan verkeerscirculatie (als aparte pdf bijgevoegd)
Bijlage 5	Bomen Effect Analyse (als aparte pdf bijgevoegd)

Bijlage 2b – Reactie op Ontwerpverslag werkgroep OGKvL

Context

De werkgroep Omgeving en Gedrag Kop van Lombok (bestaande uit bewoners en ondernemers) heeft in het najaar van 2019 een onderzoek laten uitvoeren door de Omgevingspsycholoog naar mogelijke ruimtelijke interventies om probleemgedrag in de Kanaalstraat en Damstraat tegen te gaan. Het verslag beschrijft de top-10 van probleemgedrag (op de thema's afval, verkeer en sociale veiligheid), de probleemdefinities van het gedrag en diverse mogelijke ruimtelijke interventies die concreet toegepast zouden kunnen worden in het ontwerp voor de herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat.

Vanuit het projectteam is deelgenomen aan de werkgroep maar niet actief gestuurd op de uitkomsten. Wel is als kader de buurtvisie en de uitgangspunten voor het ontwerp meegegeven aan het onderzoeksbureau.

In deze notitie staat de reactie van het projectteam beschreven op het verslag en hoe deze wordt meegenomen in het ontwerp voor de Kanaalstraat en Damstraat.

Algemeen

Door de herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat komt er letterlijk minder ruimte voor probleemgedrag. Er komt meer rust en overzicht op straat en minder verrommeling; meer verblijfsruimte en minder verkeersruimte. De volledige herinrichting van beide straten zorgt op zich voor het grootste positieve effect bij het tegengaan van probleemgedrag.

Daarbij maakt het ontwerpverslag duidelijk dat ruimtelijke interventies een bijdrage kunnen leveren aan het tegengaan van specifieke vormen van probleemgedrag (of de ervaring van overlast), maar dat niet volledig kunnen voorkomen. Zeker als het gaat om bewust hufterig gedrag. Sociale maatregelen, als preventie en toezicht (onderling en door overheid), en handhaving zijn ook nodig om het probleemgedrag tegen te gaan of om de ervaring van overlast te verminderen. Dit sluit ook aan bij de integrale aanpak die in de buurtvisie wordt gehanteerd. De beschrijving van de probleemdefinities en achterliggende oorzaken helpen om deze niet-ruimtelijke interventies verder vorm te geven.

De beschreven ruimtelijke interventies laten zowel het concept als mogelijke vormgeving zien. De herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat bevindt zich nu in de fase van het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp. Dat betekent dat de tekst hieronder nu vooral een uitspraak doet over de concepten, zijn ze haalbaar of niet. De uiteindelijke vormgeving van haalbare concepten is onderdeel van de volgende fase van het ontwerp, dat na de zomer van 2020 wordt opgesteld.

Reactie op de ruimtelijke interventies

Afval

Bij het thema Afval gaat het om het volgende probleemgedrag: bijplaatsingen bij ondergrondse containers en zwerfafval in

boomspiegels en op straat. Voorgestelde ruimtelijke interventies zijn:

- Containertuinen, om het bijplaatsen van afval bij containers te verminderen;
- Vloercoatings of stickers, om het bijplaatsen van afval bij containers te verminderen;
- Boombanken en bloem- of plantenbakken, om afval in boomspiegels te verhinderen;
- Afvalbakken in alle talen, om de afvalbakken beter te laten gebruiken en uiting te geven aan Lombok-identiteit.

Positief zijn de concepten containertuinen, boombanken en bloem- of plantenbakken en afvalbakken in alle talen. Aandachtspunten bij de verdere uitwerking in de volgende ontwerpstap zijn:

- Containertuinen moeten het legen van de containers niet belemmeren; de vulopening moet bereikbaar blijven voor mindervaliden; de container moet bereikbaar zijn in geval van onderhoud en storingen. In overleg met bewoners en ondernemers worden afspraken gemaakt over beheer en onderhoud van het groen.
- Bij boombanken en bloem- of plantenbakken is nadere uitwerking nodig naar wenselijkheid (risico op hangoverlast) en vormgeving (voorkomen zwerfafval, faciliteren regenwater naar boom, goede maat zitelement).
- Bij afvalbakken is nadere uitwerking nodig in overleg met de beheerder.

Het concept van vloercoatings of stickers op de grond past niet bij het uitgangspunt ‘rust op straat’, niet passend bij de klinkerbestrating en gevoelig voor slijtage. Op de ondergrondse containers in de stad staat al informatie over bijvoorbeeld grofvuil. Vanuit de beheerder wordt bekeken of deze informatie duidelijker kan, bijvoorbeeld door het gebruik van pictogrammen.

Verkeer

Bij het thema Verkeer gaat het om het volgende probleemgedrag: hard rijden en onoverzichtelijke fietskruising Kanaalstraat-Damstraat. Voorgestelde ruimtelijke interventies zijn:

- Drempels benutten als oversteekplaatsen, om de snelheid van automobilisten te verminderen en om makkelijk te kunnen oversteken;
- Rammelstroken, om de snelheid van automobilisten te verminderen;
- Middeneiland voor fietsers bij de kruising KS-DS, om de kruising veiliger te maken;
- Afsluiten fietspad langs Moskeeplein, om de kruising overzichtelijker te maken.

Positief zijn de concepten drempel(plateau)s benutten als oversteekplaatsen en middeneiland voor fietsers bij de kruising Kanaalstraat – Damstraat. Het eerste maakt onderdeel uit van het ontwerp, hoewel er vanuit veiligheidsoverwegingen in principe geen zebrapaden worden toegepast. Toepassing van een afwijkende kleur en materiaal is strijdig met het uitgangspunt om zoveel mogelijk rust en eenheid in het straatbeeld te brengen.
Het vergroten van het middeneiland voor fietsers bij de kruising Kanaalstraat – Damstraat wordt in het voorjaar van 2020 gerealiseerd, vooruitlopend op de definitieve herinrichting.

Het concept van rammelstroken wordt niet toegepast omdat de negatieve effecten voor de omgeving (geluid, trillingen) te groot zijn. De klinkers in de rijbaan geven daarnaast ook een licht sensorisch en daarmee in potentie snelheidsremmend effect.

Het doel van het afsluiten van het fietspad langs het Moskeeplein is om de kruising Kanaalstraat–Damstraat te vereenvoudigen. De noodzaak daartoe is in de toekomst echter minder groot, omdat de stromen al vereenvoudigen door aanpassingen in de verkeerscirculatie. Ook is het afsluiten van het fietspad strijdig met het uitgangspunt dat de Kanaalstraat een hoofdfietsroute is. Wel wordt het fietspad omgevormd naar klinkers waarmee aan de fietser duidelijk wordt gemaakt dat het vooral een winkel- en verblijfsgebied is waar de fietser te gast is.

Tot slot: de Omgevingspsycholoog geeft aan dat voor foutief parkeren en laden- en lossen de invloed van de fysieke omgeving op het gedrag te beperkt en/of de omvang van de oplossing te groot is om in het verslag te verkennen. Uiteraard pakt de gemeente deze zaken wel aan in het ontwerp, bijvoorbeeld in de breedte van de rijbaan en in het instellen van laad- en lostijden. Zie voor verdere toelichting het IPvE/FO.

Sociale veiligheid

Bij het thema Sociale veiligheid gaat het om het volgende probleemgedrag: vaag aanwezige normen en waarden en te weinig ruimte op de stoep. Voorgestelde ruimtelijke interventies zijn:

- Hoge eenduidigheid in straatbeeld, om normen en waarden duidelijk(er) te communiceren;
- Parklets, om publieke zitvoorzieningen toe te voegen;
- Fietscorridors, om de stoep te verbreden en eenduidigheid in het straatbeeld te vergroten;
- Uitstalmarkeringen, om de voetgangerszone toegankelijk(er) te maken;
- Straatverlichting, om normen en waarden te communiceren en sociale veiligheid te vergroten.

Positief zijn de concepten hoge eenduidigheid in straatbeeld, fietscorridors, uitstalmarkeringen en straatverlichting. Het eerste wordt toegepast in het ontwerp, met als belangrijke opmerking dat de stroken/zones in het profiel geen aparte markering krijgen. Dit vanuit het uitgangspunt ‘rust op straat’ en om het trottoir zoveel mogelijk maat te geven.
Aandachtspunten bij de verdere uitwerking in de volgende ontwerpstap zijn:

- Fietscorridors vereisen voldoende ruimte om veilig op- en af te kunnen stappen naast de rijbaan. Of dit daadwerkelijk haalbaar is, moet worden onderzocht.
- Uitstalmarkeringen komen terug in het ontwerp. Vormgeving is ontwerpopgave voor volgende fase.
- Het concept Straatverlichting bevat twee elementen: 1) identiteit versterken door een eigen verlichtingselement; en 2) vergroten sociale veiligheid door vergroten overzicht en tegengaan ‘donkere plekjes’. Bij het eerste is nader uit te zoeken of dit via functionele verlichting in straat kan of via decoratieve verlichting aan gevel winkeliers. In het op te stellen verlichtingsplan wordt rekening gehouden met de aanbevelingen uit het rapport hoe de sociale veiligheid vergroot kan worden.

De haalbaarheid van (publieke) parklets wordt laag ingeschat (eigendom, opslag, vergunningen).

Gemeente Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail kanaalstraat@utrecht.nl

BUURTVISIE
KANAALSTRAAT / DAMSTRAAT



oktober

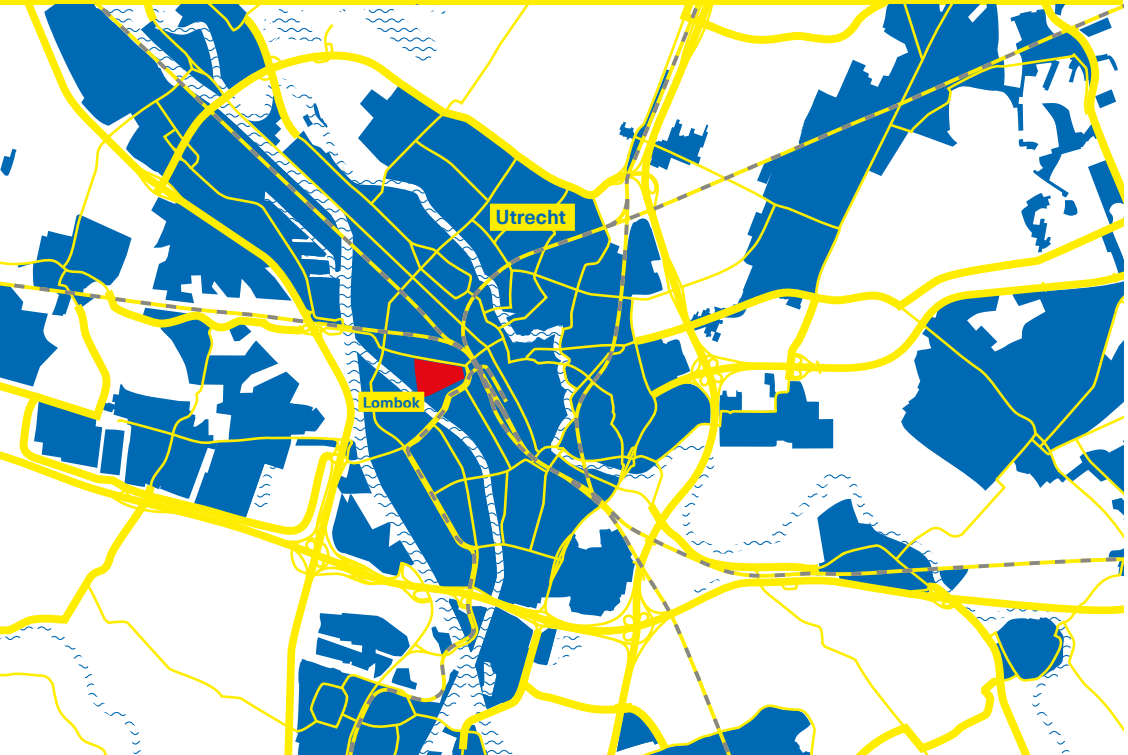
2017

www.utrecht.nl/kanaalstraat


ACTION
ACTION
ACTION

INHOUD

Algemeen en karakter	5
Proces 1: dialoog en dilemma's	10
Proces 2: procesgroep, werkgroep en alle activiteiten	12
Data: Lombok in cijfers	15
Omgeving	16
Winkels en horeca	18
Schoon, heel, veilig	22
Wonen en samenleven	24
Verkeer	26
Parkeren, laden en lossen	28
OV, fietsen en scooters	30
Duurzaam en gezond	32
Vervolg	35



ALGEMEEN EN KARAKTER

TOEKOMSTBEELD VAN DE KANAALSTRAAT EN DAMSTRAAT

WENSBEELD

De Kanaalstraat en de Damstraat zijn ook in de toekomst levendige winkelstraten in een woonwijk, een begrip ver buiten Utrecht.

Veel mensen bezoeken de Kanaalstraat: uit West, of de rest van de stad of misschien zelfs ver daarbuiten. Hier kom je met de bus, op de fiets, te voet of met de auto.

Iedereen voelt zich thuis, veilig en prettig in de Kanaalstraat en de Damstraat. Het is hier netjes en schoon met een mediterrane 'look and feel'. Dit is echt de multiculturele samenleving, in het hartje van de stad. De verschillende groepen Nederlanders lopen door elkaar, raken elkaar, maar hebben ook eigen gebruiken en gewoontes. Zonder onderling gedoe, zonder overlast, zonder irritatie. Ondanks dat alles druk is en dicht op elkaar, ondanks de vele bewoners op deze vierkante kilometer. Het is niet de meest brave buurt van de stad, maar het is er ook niet meer ruig en onveilig.

De Kanaalstraat en Damstraat zijn veelzijdige straten nu en in de toekomst. Op dit moment ervaren bewoners en winkeliers ook regelmatig overlast. Van jeugd of kleine criminaliteit. Of van het verkeer dat chaotisch en gevaarlijk is. Voetgangers, fietsers en auto's zitten elkaar regelmatig in de weg. Dat willen we als buurt oplossen.

Voor alle onderdelen van deze visie geldt: samen betrokken bij uitwerking en uitvoering en in dialoog blijven!

Daarom is onze visie op hoofdlijnen:

- **veilig en rustig wonen en opgroeien in een mooie, schone en duurzame omgeving**
- **winkels en horeca: zowel voor de buurt, de stad als de rest van Nederland**
- **multiculturele karakter behouden; meer diversiteit in aanbod van producten maakt de straat compleet**
- **ruimte voor álle bewoners en ondernemers (geen verdringing)**
- **kwalitatief betere uitstraling, met meer ruimte voor groen, ontmoeting en verblijf**
- **bereikbaar en veilig voor auto, fiets, voetganger en openbaar vervoer, én meer ruimte voor voetganger**
- **de Damstraat als entree van Lombok en geen sluiproute meer**

PROCES 1: DIALOOG EN DILEMMA'S

MET ELKAAR IN GESPREK: LEERZAAM EN SOMS LASTIG



De Kanaalstraat is een levendige en unieke winkelstraat. Afgelopen jaren kwam Lombok vaak negatief in de pers en was er in de buurt discussie over veiligheid, overlast, afval, drugs, verkeer, parkeren en de uitstraling van de wijk.

Hier moet iets aan veranderen. Daarom zijn bewoners en winkeliers al een jaar in werkgroepverband aan de slag om een toekomstvisie voor de Kanaalstraat en Damstraat te maken. Dit is het resultaat. De visie gaat over het verbeteren van de inrichting en verkeerssituatie (bijv. hoe je met de auto Lombok binnen komt en de rijrichting in de zijstraten), mogelijke diversificatie van winkels en horeca, het vergroten van het woon- en verblijfsgenot en het vergroten van de veiligheid.



Wij, de werkgroepleden, beseffen dat niet alle problemen kunnen worden opgelost. Soms zijn er tegenstrijdige belangen die te ver uit elkaar liggen en zijn we het niet eens. Het is de kunst om te zoeken naar de balans tussen wonen, winkels en horeca, tussen ruimte voor de voetganger, de fiets, de auto en het openbaar vervoer. Die balans kun je alleen vinden door met elkaar in gesprek te gaan.



Dit is een advies uit de buurt aan de gemeente. Hier is met passie en betrokkenheid aan gewerkt door een grote groep bewoners en ondernemers. Met deze groep zijn de verschillende belangen besproken. Deze gesprekken waren niet altijd makkelijk, maar op vrijwel alle punten kwamen we tot elkaar.

We zien deze visie als een resultaat van een mooi en intensief traject van dialoog en gesprek, waar we ook in de vervolgstappen vorm aan willen geven. Om tot een goede toekomst van de Kanaalstraat en Damstraat te komen is afstemming en samenwerking noodzakelijk.

"Voor sommige deelnemers waren de bijeenkomsten soms wel lastig: iedereen heeft een andere manier van discussiëren en niet iedereen spreekt even goed Nederlands. Sommige mensen wilden door blijven onderzoeken, en nog meer details uitzoeken, maar niet iedereen houdt het zo lang vol."







PROCES 2: PROCESGROEP, WERKGROEP EN ALLE ACTIVITEITEN

Het visietraject is op 13 september 2016 van start gegaan met een grote bijeenkomst voor de buurt. Met de 111 aanwezige bewoners, bezoekers en ondernemers is gesproken over het gewenste toekomstbeeld van de Kanaalstraat/Damstraat, de gewenste veranderingen en de aandachtspunten voor de werkgroep Visie Kanaalstraat/Damstraat. Geïnteresseerden konden zich tijdens deze bijeenkomst opgeven voor de werkgroep.

Werkgroep
De werkgroep Visie Kanaalstraat/Damstraat bestaat uit ongeveer 30 vaste personen, zowel bewoners als ondernemers. De werkgroep heeft ingezoomd op bepaalde inhoudelijke thema's om de visie vorm te geven. In tien bijeenkomsten heeft de werkgroep doelstellingen en maatregelen ontwikkeld op het gebied van openbare ruimte, veiligheid, wonen, winkelen, samenleven en mobiliteit.

Buurtbrede bijeenkomsten
Tussentijds zijn er op 19 april en 4 oktober 2017 buurtbrede bijeenkomsten geweest. Het doel van deze bijeenkomsten was om de tussenstand van de plannen van de werkgroep buurt breed te presenteren en de buurt om feedback te vragen.

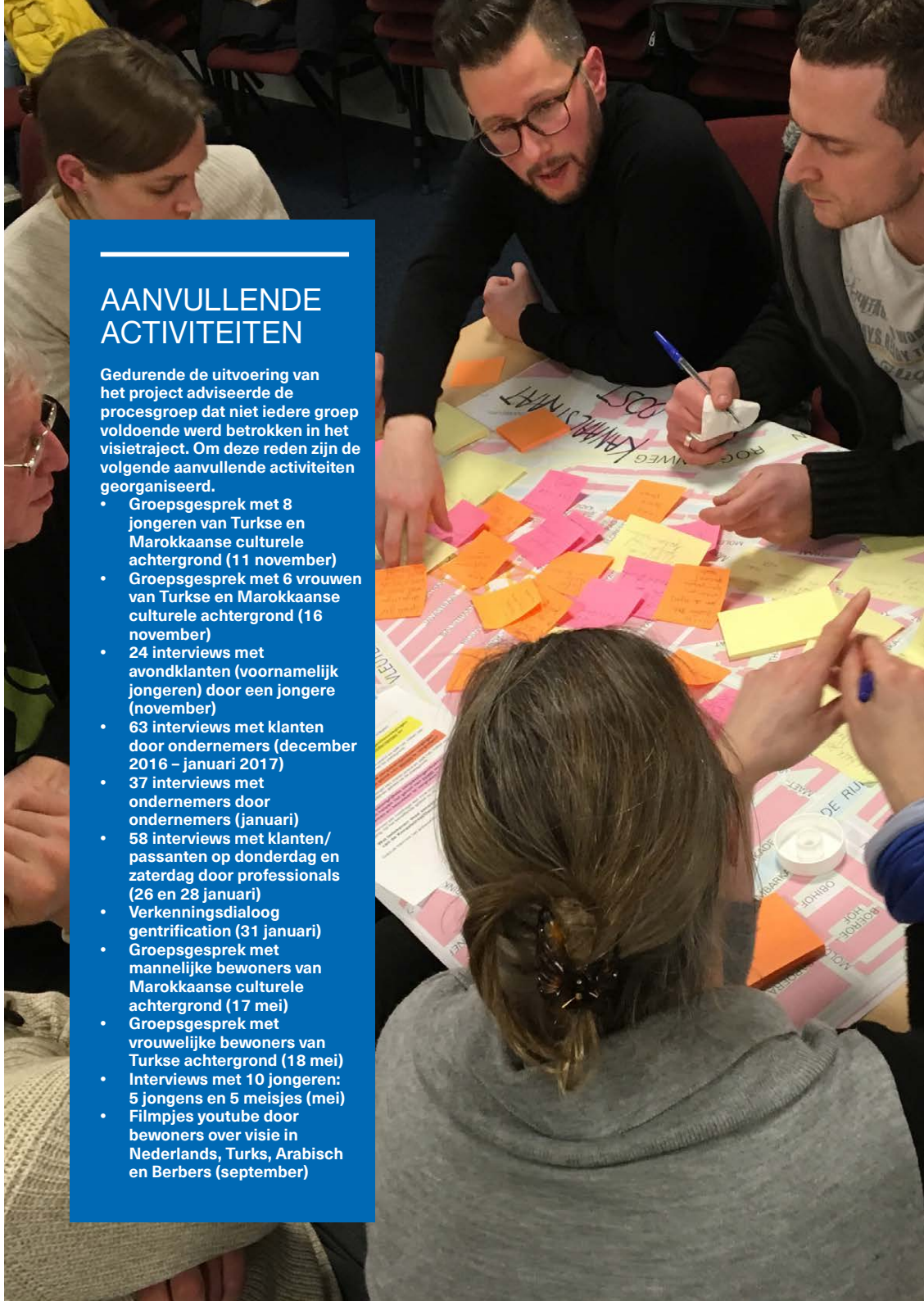
Procesgroep
Naast de werkgroep is de procesgroep in het leven geroepen. De procesgroep bewaakt de openheid van dialoog met alle betrokkenen. Zij geeft advies over de te nemen processtappen en stelt eventueel aanvullende activiteiten voor, indien bepaalde groepen niet (voldoende) betrokken zijn. In de procesgroep vindt geen discussie over inhoud en argumenten plaats. Dat gebeurt in de werkgroepbijeenkomsten en publieksbijeenkomsten.

De procesgroep is samengesteld vanuit de verschillende groepen en partijen die actief zijn rond de Kanaalstraat en Damstraat. De leden uit de samenleving nemen deel op persoonlijke titel maar wel vanuit hun achtergrond. De voorzitter van de procesgroep is onafhankelijk en door het gemeentebestuur benoemd.

ONZE BIJEENKOMSTEN OP EEN RIJTJE:

2016
jun — procesgroep
sep — buurtbrede startbijeenkomst gewenste identiteit (111)
— procesgroep
okt — werkgroep – veiligheid en overlast (50)
— procesgroep
— werkgroep – context (28)
dec — procesgroep
— werkgroep – Kop van Lombok (41)
2017
jan — procesgroep
— werkgroep – ondernemen en wonen (42)
— procesgroep
feb — werkgroep – inrichting en structuur (34)
mrt — procesgroep
— werkgroep – belangen (17)
— procesgroep
— werkgroep – richting visie en voorkeuren (25)
apr — procesgroep
— buurtbrede bijeenkomst terugkoppeling en aanvullingen buurt (113)
mei — procesgroep
— werkgroep – doelstellingen visie maatregelen (30)
jun — procesgroep
— werkgroep – losse einden (14)
jul — procesgroep
aug — procesgroep
sep — werkgroep – resterende vragen (2)
— procesgroep
okt — buurtbrede bijeenkomst terugkoppeling visie buurt (150)
— procesgroep

(nr) = aantal aanwezigen



AANVULLENDE ACTIVITEITEN

Gedurende de uitvoering van het project adviseerde de procesgroep dat niet iedere groep voldoende werd betrokken in het visietraject. Om deze reden zijn de volgende aanvullende activiteiten georganiseerd.

- **Groepsgesprek met 8 jongeren van Turkse en Marokkaanse culturele achtergrond (11 november)**
- **Groepsgesprek met 6 vrouwen van Turkse en Marokkaanse culturele achtergrond (16 november)**
- **24 interviews met avondklanten (voornamelijk jongeren) door een jongere (november)**
- **63 interviews met klanten door ondernemers (december 2016 – januari 2017)**
- **37 interviews met ondernemers door ondernemers (januari)**
- **58 interviews met klanten/ passanten op donderdag en zaterdag door professionals (26 en 28 januari)**
- **Verkenningsdialoog gentrification (31 januari)**
- **Groepsgesprek met mannelijke bewoners van Marokkaanse culturele achtergrond (17 mei)**
- **Groepsgesprek met vrouwelijke bewoners van Turkse achtergrond (18 mei)**
- **Interviews met 10 jongeren: 5 jongens en 5 meisjes (mei)**
- **Filmpjes youtube door bewoners over visie in Nederlands, Turks, Arabisch en Berbers (september)**



DATA: LOMBOK IN CIJFERS 2017

WIST U DAT...?

Straten
- de Kanaalstraat ca. 700 m lang is, ca. 18 m breed, en 14 zijstraten heeft
- de Damstraat ca. 250 m lang is en ca. 15 m breed

Bevolking Lombok
- 7.550 inwoners in Lombok wonen
- van de huishoudens 64% eenpersoons/alleenstaand is, en 19% een paar zonder kinderen; 13% paren met kinderen; 4% eenoudergezinnen
- 32,4% jonger dan 25 jaar is
- 63% autochtoon is, en 23% niet-westers

Wonen
- er 3.270 woningen zijn
- waarvan 1.030 sociale huur (31,4%)

Voorzieningen (Welzijn en Zorg)
- o.a. Ulu moskee; Antoniuskerk; Wishing Well West; Hospice; Wijkplaats; Stichting Ubuntu

Winkels en horeca
- ca. 105 winkels/horeca zaken in de Kanaalstraat/Damstraat zitten; van een steekproef van 37 ondernemers, wonen er 4 in Lombok en daarnaast zijn 29 van de 37 huurder van hun winkelruimte;
- de bezoekers/klanten aan de Kanaalstraat niet alleen uit de buurt maar uit Utrecht en heel Nederland komen. Van een steekproef van 145 bezoekers komen 45 uit de buurt (Lombok/Utrecht-West), 32 uit Utrecht en 65 elders uit Nederland.
- 70 van de 145 bezoekers met de auto komt (48%) en maar 13 daarvan in de parkeergarage parkeert;
- de meeste bezoekers voor de dagelijkse boodschappen en horeca komen (106x);
- 62 van die 145 bezoekers (bijna) dagelijks op de Kanaalstraat/Damstraat komt;
- bezoekers met name zeggen te komen vanwege de gezelligheid en de sfeer, de lage prijzen en het winkel- en horeca aanbod;

Verkeersveiligheid
- de Kanaalstraat in de top 10 staat van het lijstje geregistreerde verkeersongevallen per straat. In de periode 1/1/2014 - 12/6/2017 zijn er 190 geregistreerde verkeersongevallen op de Kanaalstraat en Damstraat geweest.
- Lombok op nummer één staat van alle buurten in Utrecht wat betreft ervaren verkeersonveiligheid (63% van de bewoners in de inwonersenquête 2016);

Parkeren
- in Lombok-oost (tussen de Damstraat en Lombokstraat) meer parkeervergunningen (totaal 394 vergunningen) zijn uitgegeven dan dat er parkeerplaatsen (totaal 322) zijn. Dat komt omdat parkeervergunningen per rayon en niet per straat worden uitgegeven. Bewoners van die straten moeten daarom vaak in andere straten parkeren.

Veiligheid
- 46% van de bewoners van Lombok zich wel eens onveilig voelt in de eigen buurt, voor geheel Utrecht is dit percentage 32% (inwonersenquête 2015). Over de loop der jaren is dit percentage alleen maar gestegen terwijl het percentage om en nabij gelijk gebleven is voor geheel Utrecht.
- 30% van de bewoners van Lombok ervaart vaak overlast van jongeren in de eigen buurt, voor geheel Utrecht is dit percentage 20% (inwonersenquête 2015). Over de loop der jaren is dit percentage alleen maar gestegen terwijl het percentage om en nabij gelijk gebleven is voor geheel Utrecht.

OMGEVING

LOMBOK IN EEN VERANDERENDE OMGEVING

Lombok is een bijzonder stukje Utrecht. Met de grootschalige toevoegingen van woningen en kantoren in de omgeving van het station en de Jaarbeurs wordt het oude Lombok alleen nog maar unieker. De verkeerssituatie bij het Westplein en de Graadt van Roggenweg wijzigt ook: hier komen 2x1 rijbanen met een maximumsnelheid van 30 km/u.

Wij willen het unieke en historische karakter van Lombok en het winkelgebied zichtbaar en herkenbaar houden. Dit vraagt om een duidelijke entree van de Kanaalstraat vanuit Graadt van Roggenweg en station, met voldoende ruimte en zicht. We zien bijvoorbeeld een nieuwe brede Dambrug als een mooie oplossing.

De omgeving biedt kansen. Werknemers die een 'Rondje Lombok' doen, en een lunchafspraak in de Kanaalstraat hebben. We zien kortere en langere wandelroutes voor ons, waarbij mooie woonstraten worden afgewisseld met winkels en horeca, water en groen. Een rondje dat ook goed bereikbaar is voor bezoekers en toeristen vanaf het station.

De bebouwing die gaat komen op het Westplein moet wel passen bij Lombok en de hoogte van het Moskeeplein. Het Westplein wordt gezien als belangrijke verbindende factor tussen het oude centrum, het nieuwe stationsgebied en het kleinschalige, gezellige Lombok. De nieuwe verkeersroute over het Westplein is goed oversteekbaar (voetganger, fiets). Hiermee krijgen we een betere verbinding tussen Lombok en de tunneltjes en het station. Nieuwe functies zijn aanvullend en niet concurrerend.

Deze wijk staat natuurlijk nooit stil. Veranderingen zijn hier van alle tijd, zowel ruimtelijk als sociaal. Wie er woont, wat voor type werk deze mensen doen, hoe lang ze er blijven wonen en hoe goed iedereen elkaar kent, het is veranderd in de loop van de jaren. Dat geldt ook voor de staat van de woningen en het type winkels en de uitstraling van de winkelstraten. En redelijk recent zijn er de nieuwe ontwikkelingen met de moskee en de nieuwbouw op en rond het Moskeeplein. In de toekomst willen we de gemengde samenstelling in Lombok graag zo houden. Dat je hier ook kunt wonen als student of met een kleine portemonnee past bij deze wijk!



"Lombokkers willen de zon blijven zien!"

"Naast de drukte op de Kanaalstraat en Damstraat vinden wij de veiligheid voor fietsers bij de ventweg van de Vleutensweg en de JP Coenbrug een zorgpunt."



DOELEN

- herkenbare, zichtbare en bereikbare entree van Lombok vanuit station
- hoogte van bebouwing Westplein relateren aan Lombok en Moskeeplein
- geen concurrerende detailhandel (en geen wonen) op de begane grond nieuwbouw
- goede wandelverbinding met nieuwe omgeving: 'Rondje Lombok' met veilige oversteken voor voetganger en fietser
- Lombokplein als verbindende factor
- gemengde bevolkingssamen-stelling van de wijk behouden

WINKELS EN HORECA

EEN GEZONDERE MIX

Wij willen het unieke multiculturele karakter van onze buurt behouden. Onze winkels en horeca trekken klanten uit de buurt maar ook uit Utrecht of de rest van Nederland. Dat koesteren we, daar zijn we trots op. Maar er mogen best andere soorten winkels of horeca bij, bijvoorbeeld een hippe koffietent, een ecologische winkel of een andere Nederlandse delicatessenzaak. Zowel winkeliers als bewoners zijn niet blij als er nog meer van dezelfde winkels en horeca komen, maar toevoegingen met nieuwe producten zijn welkom. Echter wildgroei is niet gewenst. Gecontroleerde aanvullende horeca is daarom van belang.

De Wijkontwikkelingsmaatschappij (WOM) waaraan de gemeente meedoet heeft op dit moment 16 panden in bezit en verhuurt de bijbehorende winkel- en woonruimtes. Wij willen graag dat de winkeliersvereniging betrokken wordt bij de invulling van de winkelruimtes door de WOM en andere pandeigenaren zodat we kunnen bijdragen aan een divers en sterk winkelgebied.

De Kanaalstraat is een lange straat waar verschillende sferen passen. De centrumzijde is het drukst met de meeste winkels en horecazaken en bezoekers. Daar blijft simpelweg te weinig plek voor voetgangers, rollators en rolstoelen. Er is behoefte aan meer ruimte voor winkelend publiek en voor verblijfsplekken zoals terrassen. Richting JP Coenstraat wordt het al rustiger, en voorbij de JP Coenstraat nog meer. Deze verschillen vinden we ook op de lange termijn een prima situatie. We beseffen wel dat direct boven en naast het winkel- en horecagebied ook mensen wonen, waar beter rekening mee moet worden gehouden. 's Nachts moet de nachtrust terugkeren. Screening van nieuwe ondernemers op goed nabuurschap en gastheerschap is van essentieel belang. Daarvoor moeten ondernemers en bewoners met elkaar in gesprek blijven, en hun bezoekers en overige gasten van de straat blijven aanspreken op overlast van afval en geluid.

De ondernemersvereniging is de afgelopen jaren sterker geworden maar kan nog groeien. Een sterke ondernemersvereniging is in het belang van de buurt. Samen met bewoners kan de verenging de aantrekkelijkheid van de buurt vergroten en misstanden aanpakken. Ondersteuning van de ondernemersvereniging door een winkelstraatmanager, gezamenlijke promotie van het winkelgebied en de buurt door het ontwikkelen van een herkenbaar beeldmerk, en ondersteuning van winkeliers door versterken van hun ondernemerschap – zo mogelijk mede gefaciliteerd en gefinancierd door de gemeente – maken de Kanaalstraat en Damstraat als winkelgebied op een positieve manier toekomstbestendig.

"De ondernemersvereniging en gemeente moeten samen de winkeliers die het niet zo nauw met de regels nemen aanspreken. Alle ondernemers hebben last van imagoschade die zij aanrichten."

"Let op: op diversiteit van winkels en horeca is beperkt te sturen! We kunnen in gesprek gaan met pandeigenaren en er als gemeente en ondernemersvereniging samen bovenop zitten, maar afdwingen is lastig."



DOELEN

- **behouden boven-stedelijke winkel- en buurtwinkelfunctie**
- **meer diversiteit producten in winkel- en horeca-aanbod, gecontroleerde aanvullende en ondersteunende horeca**
- **meer ruimte voor voetgangers en winkelend publiek**
- **meer ruimte voor terras en verblijf**
- **meer betrokkenheid ondernemersvereniging en directe buren bij zoeken huurders voor vrijkomende panden**
- **toetsing van nieuwe en ondersteunende horeca o.a. op goed nabuurschap en gastheerschap**
- **ondernemersvereniging beter faciliteren**
- **Damstraat en Kanaalstraat-oost meer winkels/horeca, naar westen toe minder**

MAATREGELEN

- **ruimte voor ondernemers die diversiteit vergroten; liefst kleinschalig, lokaal, aanvullend productaanbod**
- **regelmatige afstemming tussen bestaande ondernemers, Wijkontwikkelingsmaatschappij en directe buren over mogelijke aankoop en verhuur winkelpanden**
- **beperkt extra daghoreca (tot 23:00) en extra ondersteunende horeca toestaan. Stap voor stap gericht extra vergunningen uitgeven met proefperiode, gefaseerd en op naam. Monitoren met werkgroep uit buurt. Altijd in overleg met directe buren.**
- **herinrichting van de straat om meer ruimte voor voetganger, klant en verblijf te creëren**
- **ondernemerschap stimuleren/ faciliteren**
- **ondersteunen winkelstraatmanager en promotie winkelgebied Lombok**




CLUB
WIJ WERKEN AAN
WONEN




MARHABA
BAKKERIJ & BROODJEZAAK
TURKSE PIZZA
Gezond
Lekker


de volksbank

SCHOON, HEEL, VEILIG

SCHONE, GROENE EN VEILIGE OPENBARE RUIMTE WAAR HET PRETTIG VERBLIJVEN IS

Veiligheid en overlast zijn belangrijke thema's die voortdurend besproken zijn. Daar wordt al hard aan gewerkt. Daarom bestaat er een aparte klankbordgroep veiligheid en is er een extra bijeenkomst aan besteed. Een betere inrichting met mooie materialen en minder fysieke ruimte voor auto's door bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer maakt het autoverkeer overzichtelijker en geeft minder ruimte voor asociaal rijgedrag. Daarnaast moet de gemeente samen met bewoners en ondernemers stevig blijven inzetten op veiligheid, en zo nodig de inzet van politie en camera's vergroten. Wij denken dat het helpt als jongerenwerkers en politie heel gericht personen en groepen overlastgevers op de huid zitten.

Wij willen een nette en mooie straat, ingericht met duurzame materialen, en meer groen. Denk aan gezonde bomen, struiken en bloembakken netjes bijgehouden en met veilig zicht op verkeer uit zijstraten. Geen asfalt maar klinkers, die er mooi uit zien en direct ook zorgen dat er minder hard gereden wordt. Verkeersdrempels helpen daar ook bij. Laden en lossen gebeurt in aparte vakken en niet meer op straat. De uitstallingsruimte van 1 meter voor elke winkel blijft behouden. Fietsers en scooters parkeren in aparte vakken of in binnenstallingen. Hierop, en op weesfietsen, wordt regelmatig gecontroleerd.

Zwerfafval is hardnekkig. De winkeliers en horecaondernemers hebben al afspraken gemaakt over hun bedrijfsafval. Dat helpt. Nu het gedrag nog van de bezoekers. Ondernemers moeten hun klanten aanspreken op hun gedrag. Handhavers kunnen daar in het begin een handje mee helpen.

"Elke dag wordt er al geveegd in de straat en toch is er nog altijd troep. Ondernemers kunnen hun klanten beter aanspreken op hun gedrag. De gemeente moet de ondernemers-vereniging hierin ondersteunen."

DOELEN

- **schoon, heel en veilig**
- **meer groen, meer uitstraling en kwaliteit**
- **meer overzicht voor weggebruikers (veiliger)**
- **minder overlast van (oudere) jongeren op straat**
- **minder (drugs)overlast (dealen en gebruiken)**
- **vergroten veiligheidsgevoel**

MAATREGELEN

- **hogere kwaliteit inrichting en ontwerp, o.a. meubilair/ verlichting, andere materialen (klinkers i.p.v. asfalt / tegels)**
- **meer gezonde bomen**
- **strook langs de straat met**
  - **— ondergrondse afval-containers voor bewoners en ondernemers**
  - **— ruimte voor laden / lossen tijdens venstertijden in de ochtend; deze ruimte is middag/avond voor bijv. terrassen, parkeren**
  - **— nette fietsparkeerplaatsen en scooterplaatsen**
- **herinrichting met verkeersdrempels**
- **afspraken met ondernemers over aanspreken van klanten**
- **behoud minimaal huidige ruimte winkel-uitstallingen**
- **capaciteit jongerenwerk, toezichthouders en politie minimaal voortzetten**
  - **— persoons- en groepsgerichte aanpak**
  - **— handhaving op strafbare feiten**
  - **— specifieke handhavingsacties op actuele overlast**
  - **— cameratoezicht**
  - **— aandachtspunt bij uitvoering: afstemmen met klankbordgroep uit de buurt**



WONEN EN SAMENLEVEN

VOOR ALLE LOMBOKKERS

De Kanaalstraat en Damstraat zijn onderdeel van een compacte buurt. Er zijn veel straatjes die dicht bij elkaar liggen, m.n. in het deel tussen de Damstraat en de JP Coenstraat. Als je over de Kanaalstraat wandelt heb je elke 35 meter een zijstraat. Dat betekent dat veel mensen dicht op elkaar wonen. Daar bovenop zijn de Kanaalstraat en de Damstraat gewilde, drukke winkelstraten. De openbare ruimte in de Kanaalstraat/Damstraat en in Lombok in het algemeen is beperkt. Bewoners, winkeliers en klanten zijn letterlijk fysiek dichtbij en elkaars nabije buren. Dat vraagt om goed nabuurschap.



De buurt is een gewilde buurt, dichtbij het centrum en het station. Veel starters op de woningmarkt zoeken graag een woning in Lombok. Het aantal alleenstaanden en tweepersoonshuishoudens is groot. De buurt is in de loop der jaren een mix geworden van allerlei typen bewoners (oud/jong; autochtoon/allochtoon; hogere/lagere inkomens; alleenstaand/gezin) en woningen (sociale/commerciële huur; goedkopere/duurdere koopwoningen). Ook in de toekomst willen we dat bebouwing in Lombok laagbouw blijft. We koesteren de diversiteit. Iedereen moet in Lombok prettig en rustig kunnen wonen, ook de Utrechters die niet zo veel verdienen. We willen graag rustig kunnen slapen, ondanks dat we met zo velen bij elkaar wonen en zovele mensen onze buurt bezoeken.

Lombok moet een fijne en veilige buurt zijn om te wonen, elkaar te ontmoeten en op te groeien. Er moet voldoende begeleiding zijn bij vrije tijdsbesteding, huiswerk en toeleiding naar stages en werk. Dit geldt met name voor die jongeren en bewoners die kwetsbaar zijn en voor wie dat niet vanzelfsprekend is.



DOELEN

- rustig en veilig wonen
- schoner en veiliger, minder overlast, vooral ook 's nachts
- mix van woningtypes behouden (huur, koop, student, etc.), geen verdringing of splitsing
- participatie en sociale cohesie
- 'samen leven': ontmoeting en contact faciliteren en stimuleren
- onderling begrip
- sociale controle en veiligheid
- aandacht voor en goede begeleiding van de jeugd
- behoud zorgfunctie in Lombok

MAATREGELEN

- behoud en verbeteren sociale huurwoningen van complex 507 (door Bo-Ex)
- ontmoeting binnen (moskee, kerk, buurthuis, overig) en buiten (plein, straat)
- (kleine) terrassen tot 23:00uur (helpen sociale controle)
- investeren in aandacht/begeleiding voor kinderen, jongeren en hun ouders
- veiligheids- en overlast aanpak doorzetten
- aandachtspunt bij uitwerking en uitvoering van deze visie: in dialoog blijven

VERKEER

GEVOELIG ONDERWERP, TEGENGESTELDE BELANGEN, GEZAMENLIJKE OPLOSSING

We willen een veilige Kanaalstraat en meer ruimte voor voetgangers. We willen veilig kunnen oversteken en fietsen, maar zonder dat het een fietssnelweg is. Bredere stoepen gaan ten koste van de ruimte voor de auto. De Kanaalstraat moet bereikbaar blijven voor auto's en OV. De zijstraten moeten niet extra belast worden met rijdende of parkerende auto's.

Dit onderwerp heeft de grootste discussie gegeven. We zijn het eens over de hierboven genoemde doelstellingen. Over de wijze waarop de verbeteringen bereikt kunnen worden en óf ze bereikt kunnen worden, lopen de meningen uiteen. In de werkgroep hebben we vele rijrichtingen onderzocht en de voor- en nadelen besproken. Verkeerskundig adviseurs hebben eveneens hun verwachtingen hierover uitgesproken. Het bijgaande plaatje lijkt de beste balans te geven tussen de verschillende wensen uit de wijk, de mogelijke voor- en nadelen.

In het plaatje stellen we voor eenrichtingsverkeer te maken in het drukste deel tussen het Moskeeplein en de JP Coenstraat. Tussen de JP Coenstraat en het kanaal verandert de rijrichting van de Kanaalstraat niet. Met eenrichtingsverkeer behoud je de bereikbaarheid van de winkels en woningen met de auto, verbeter je de verkeersveiligheid (niet meer keren; racen of dubbel parkeren), en zorg je voor meer ruimte voor de voetganger. Er ontstaat een rustiger straatbeeld door mogelijke herinrichting (strook voor groen, parkeren, laden en lossen, fietsen/scooters, ondergrondse containers, verblijf).

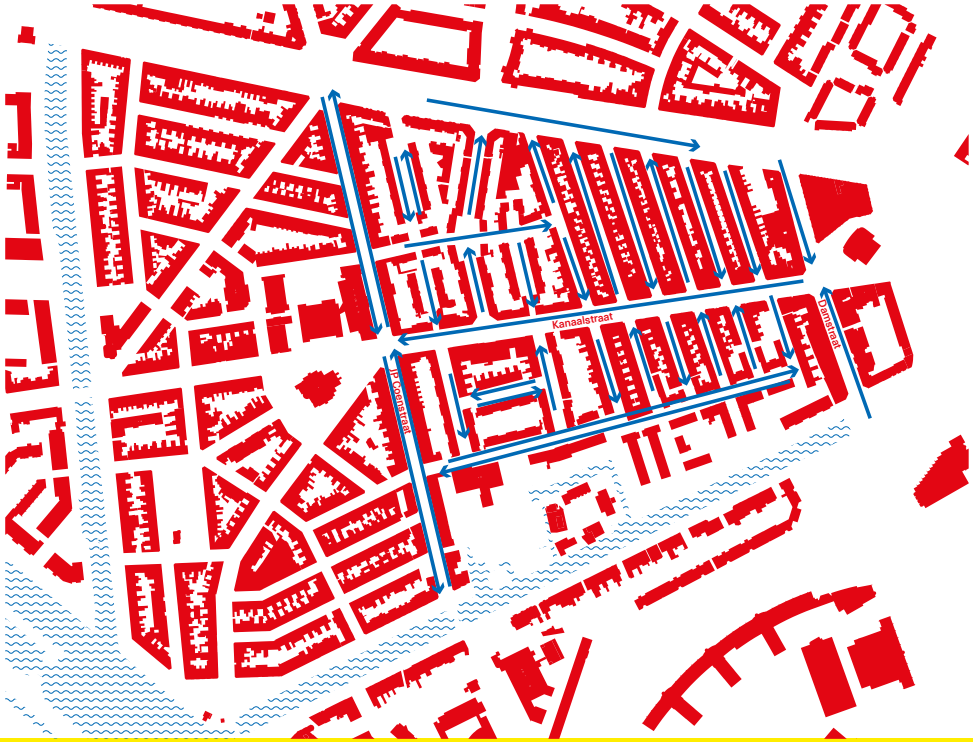
Het maakt ook de handhaving gemakkelijker. Verkeersdrempels dragen ook bij aan rustiger rijgedrag.

We moeten voorkomen dat met een eenrichtingsmodel de druk in de zijstraten tot een onwenselijke situatie zal leiden, omdat auto's een rondje gaan rijden of via de zijstraten op zoek gaan naar een parkeerplaats. Uitgangspunt is dat we de rijrichting in Kanaalstraat en Damstraat wijzigen, en zoveel mogelijk de rijrichtingen in de zijstraten gelijk houden. We houden de vinger aan de pols om te kijken of er ergens onevenredig veel verkeersoverlast komt, om in overleg eventuele rijrichtingen te kunnen aanpassen. Dit model voor rijrichtingen moet dan ook samengaan met een parkeerbeleid en -aanduiding dat gericht is om klanten en ondernemers zo veel en zo snel mogelijk in de parkeergarage te laten parkeren (zie het volgende hoofdstukje).

In de Damstraat willen we dat het sluipverkeer van de Graadt van Roggenweg naar de Vleutenseweg verdwijnt. Dat kan in het eenrichtingsmodel doordat de rijrichting op het stuk Vleutenseweg naar Kanaalstraat verandert.

De suggestie om de Damstraat ten noorden van de Kanaalstraat af te sluiten van de Vleutenseweg (maar wel te gebruiken als lange inrit naar de parkeergarage) kreeg veel bijval. Nadelen van verkeersonveiligheid op de ventweg van de Vleutenseweg en bereikbaarheid van de Kanaalstraat vanaf de ventweg met als de risico op veel extra auto's in de zijstraten wegen niet op tegen de voordelen van een veiliger knooppunt Kanaalstraat-Damstraat.

Dilemma: "Niet iedereen vindt eenrichtingsverkeer in de Kanaalstraat (van Damstraat tot JP Coenstraat) een goede oplossing. Sommigen behouden liever tweerichtingsverkeer. Anderen willen de Kanaalstraat liever helemaal autovrij maken of de zijstraten afsluiten voor bezoekers."



Voorgestelde verkeerscirculatie bij eenrichtingsverkeer tussen de Damstraat en JP Coenstraat. Let wel: op basis van de praktijk kunnen rijrichtingen aangepast worden. Hiervoor zal zorgvuldig en objectief worden gemonitord en overlegd met betrokkenen.

DOELEN

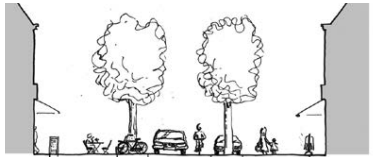
- **verkeersveiligheid vergroten**
  - **— hardrijden, keren, dubbel parkeren tegengaan en ander ongewenst verkeersgedrag**
  - **— sluipverkeer tegengaan**
- **voetganger meer ruimte**
- **autobereikbaarheid behouden (bewoners; bezoekers; klanten; ondernemers en bevoorrading)**
- **fietsbereikbaarheid behouden**
- **bereikbaarheid openbaar vervoer verbeteren**
- **bereikbaarheid nooddiensten en hulpdiensten behouden**
- **als er overlast is deze zoveel mogelijk verdelen over de buurt**

MAATREGELEN

- **rijrichting Kanaalstraat (van Damstraat tot JP Coenstraat) eenrichting, van oost naar west.**
  - **— breedte rijweg auto en fiets ca. 4 meter**
  - **— geen aparte fietsstrook: fietsers en auto's zelfde zone**
  - **— verkeersdrempels**
- **Damstraat twee maal eenrichting naar Kanaalstraat**
- **ruimte voor voetganger aan beide zijden van de weg verdubbelen**
- **bushalte bij kruispunt Kanaalstraat - JP Coenstraat**
- **extra bushalte zone moskee**
- **objectief monitoren van ontwikkelingen in zijstraten en desgewenst aanpassen door rijrichtingen te optimaliseren of eventuele andere maatregelen om geformuleerde doelstellingen te bereiken**
- **overleg over posities en hoogtes van drempels in zijstraten en de JP Coenstraat**

PARKEREN, LADEN EN LOSSEN

PARKEREN: ZO VEEL MOGELIJK IN PARKEERGARAGE



Dwarsdoorsnede Kanaalstraat bij eenrichtingsverkeer



Mogelijke inrichting van Kanaalstraat tussen de Damstraat en JP Coenstraat. Dit wordt in een volgende fase uitgewerkt.

Parkeren is een belangrijk thema voor bewoners, klanten, moskeebezoekers en ondernemers. Wekelijks staan veel straten vol, en typisch genoeg is er in de parkeergarage onder het Moskeeplein dan meestal nog plek genoeg. We willen de parkeergarage graag veel beter benutten.

We zien bezoekers het liefst parkeren in de parkeergarage. We willen het voor hen aantrekkelijker maken om daar te parkeren. Daarom willen wij een tarief van €1 voor het eerste uur. Ook voor bezoekers van bewoners moet parkeren betaalbaar blijven, zowel in de zijstraten als in de garage. Verder willen we dat de prijs van de parkeervergunning in de garage voor ondernemers gelijk wordt aan de prijs voor bewoners in de wijk. Bezoekers vinden door betere bewegwijzering ook meer hun weg naar de parkeergarage.

In de Damstraat willen we parkeren aan één kant. Dat geeft hier ook ruimte voor voetgangers. In de Kanaalstraat verandert de inrichting. De parkeerplaatsen blijven langs de weg, maar er zal in het ontwerp slimmer worden omgegaan met de ruimte. Het totaal aantal parkeerplekken in de Kanaalstraat blijft gelijk, behalve waar misschien ondergrondse afvalcontainers komen.

Er moeten voldoende laad- en losplekken zijn. Vrachtwagens hoeven het verkeer dan niet meer te blokkeren. Na het laden en lossen (er komen venstertijden van 9:00 tot 11:00 uur) kunnen die plekken gebruikt worden voor parkeren of voor een terrasje..

"Geen 'cherry-picking': 1 euro voor 1e uur (permanent) is voor de winkeliersvereniging (en haar 100 ondernemers) een essentieel onderdeel van de visie. Het gaat samen met de keuze voor eenrichtingsverkeer."

Dilemma:
"Nu is er op zondag gratis parkeren. Dat zorgt voor een hoge parkeerdruk in het gebied dichtbij het centrum. Er is een vraag om betaald parkeren op zondag in te voeren. Aan de andere kant is de zondag de dag dat veel bewoners bezoek krijgen. Bezoekers kunnen nu gratis parkeren. De gemeente komt mogelijk met een draagvlakonderzoek."



DOELEN

- **bezoekers zoveel mogelijk verleiden gebruik te maken van de parkeergarage**
- **meer rust in straatbeeld: niet overal beeld van auto's, druk verlichten op auto-parkeerplaatsen op straat (Kanaalstraat, Damstraat en zijstraten)**
- **voldoende plekken voor laden/lossen**

MAATREGELEN

- **dynamische infoborden over parkeergarage tijdig op o.a. Vleutenseweg en Graadt van Roggenweg**
- **leiden van auto's direct naar parkeergarage, niet naar de zijstraten**
- **kosten parkeren in parkeergarage: eerste uur €1,-**
- **druk op straat verminderen door ook ondernemers in parkeergarage te laten parkeren**
- **Damstraat aan één kant plaatsen opheffen (ca. 10)**
- **aantal parkeerplaatsen in de Kanaalstraat behouden (behalve waar ondergrondse afvalcontainers geplaatst worden)**

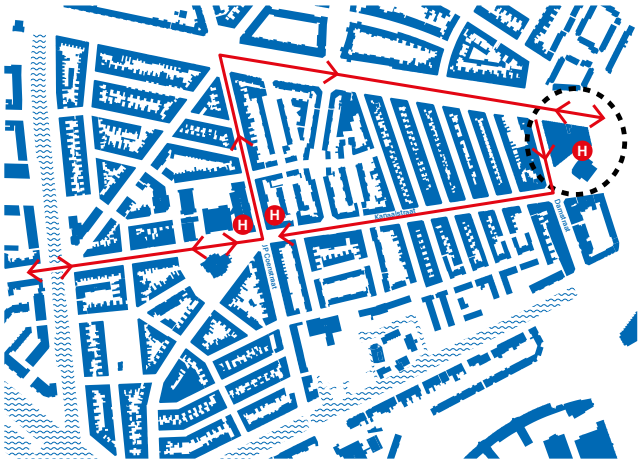
OV, FIETSEN EN SCOOTERS

OV DICHTBIJ, VEILIG FIETSEN EN NETJES PARKEREN VAN FIETS EN SCOOTER

Openbaar vervoer en Lombok: voor veel bewoners is het een logische combinatie. 'Je woont tenslotte om de hoek bij het grootste station van Nederland.' Voor mensen die minder goed ter been zijn is het wenselijk om het busnetwerk goed te houden of zelfs te verbeteren. In de toekomst blijven wat ons betreft de Kanaalstraat en Damstraat bereikbaar met de bus. Met nieuwe afspraken over kleine of middelgrote bussen worden de haltes bij het kruispunt met de JP Coenstraat aangedaan. Ook stellen we een extra halte voor in de buurt van de moskee. De precieze plek is afhankelijk van de uitwerkingsplannen van het Westplein. Een wens is ook de frequentie van de bussen te verhogen.

De Kanaalstraat is een belangrijke fietsroute. Veel mensen vinden het een gezellige straat en rijden er graag langs en stoppen voor een boodschap. Maar het is nu ook gevaarlijk. De fietser deelt de ruimte met de automobilist en heeft te maken met verkeer uit de zijstraten en overstekende voetgangers. Bij herinrichting blijft de Kanaalstraat bereikbaar voor de fiets. De fietser die haast heeft pakt echter de vrije route over de Vleutenseweg of Leidseweg, en gaat niet door de Kanaalstraat.

Scooters maken in de Kanaalstraat en Damstraat nu gebruik van dezelfde parkeerruimte als de fietser. Ze staan vaak op de stoep en hinderen de voetgangers en klanten. Zij krijgen speciaal aangewezen plaatsen om te parkeren.



Openbaar vervoer
Voorgestelde rij-route van de bus. Voorstel om nieuwe halte te maken bij de moskee.



DOELEN

- **openbaar vervoer verbeteren (aantal halteplaatsen en waar mogelijk ook frequentie van de bus)**
- **veilige fietsroute (maar geen snelweg)**
- **fietsparkeren veiliger en netter**
- **scooterparkeren op specifieke plekken**

MAATREGELEN

- **bushaltes bij kruispunt JP Coenstraat – Kanaalstraat behouden**
- **extra halte bij Moskee bij uitwerking van plannen Westplein meenemen**
- **waar mogelijk frequentie van busdienst verhogen**
- **fietsenstallingen op straat: nettere uitstraling en voldoende plek**
- **voor bewoners op termijn: meer binnenstallingen (als dat voldoende is kunnen eventueel minder buitenstallingen)**
- **vaker 'weesfietsen-'controle en opruimen oude fietswrakken**
- **speciale parkeerplekken voor scooters, en verbieden om elders te staan**

DUURZAAM EN GEZOND

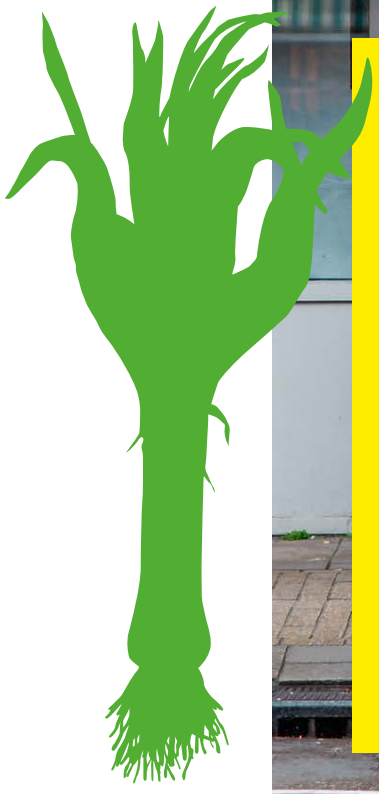
WAT JE DOET, DOE JE ZOVEEL MOGELIJK DUURZAAM EN GEZOND

Een greep uit de praktijk in Lombok: afval wordt gerecycled, ondernemers zorgen voor verkoop van restgroente en restfruit, innovatieve regelingen voor zonnepanelen, autodelen en elektrische auto's, een hardloopgroep, samen eten en koken. Duurzaamheid zit diep in de genen van Lombok. Dat kunnen we laten zien in de wijze waarop wij, bewoners en ondernemers, de Kanaalstraat en Damstraat promoten.

Natuurlijk kiezen we er voor om duurzaam en gezond met de toekomst van de buurt om te gaan. Daar kan een overheid bij helpen, maar dat hoeft lang niet altijd. Veel van de projecten kunnen bewoners, ondernemers en betrokken maatschappelijke organisaties zelf.

Bij een herinrichting gaan we er vanuit dat een uitnodigende, veilige openbare ruimte met duurzame materialen, voldoende groen, en ruimte voor fiets, bus en voetganger bijdraagt aan de kwaliteit van leven in de stad. We houden hierbij rekening met voldoende overzicht voor alle weggebruikers op verkeer uit zijstraten.





DOELEN

- leven, wonen en werken in een gezonde omgeving
- bijdragen aan een duurzame stad

MAATREGELEN

- toepassen van duurzame oplossingen bij herinrichtingsplan
- groen versterken
- verduurzamen woningen (Bo-Ex, huizenbezitters en huurders) en winkels
- ruimte voor voetganger, fiets en openbaar vervoer
- stimuleren van 'Rondje Lombok', een afwisselende wandelroute langs mooie plekken in Lombok



VERVOLG

DOORPAKKEN EN SAMENWERKEN

Wij bieden de visie van de buurt over de Kanaalstraat en Damstraat aan het gemeentebestuur aan. De visie is veelomvattend en samenhangend. Zo kunnen de maatregelen op het gebied van verkeer niet los gezien worden van die op het gebied van parkeren. Herinrichting van de straat en begeleiding van jongeren bij vrije tijd, stages en werk hangen samen met de aanpak van overlast, sociale en verkeersoverlast. Wij vragen het gemeentebestuur dan ook om die samenhang in de besluitvorming te bewaren.

De situatie in de Kanaalstraat en Damstraat vraagt om actie. Niets doen is geen optie. Wij, bewoners en ondernemers, zijn bereid om onze schouders daaronder te zetten. Wij verwachten dat ook van de gemeente.

De maatregelen die wij voorstellen moeten uitgewerkt worden tot concrete acties. Wij willen dat graag samen met de gemeente doen. We willen daar zo snel mogelijk mee aan de slag gaan. Zo gaan we samen op weg naar een prettig en fijn woon- en winkelgebied.

Werkgroep Visie Kanaalstraat/ Damstraat, Lombok, Utrecht

In samenwerking met
Frans Werter (Buro de Steeg), Fulco Treffers (12N Urban Matters) en Suzy Koot (SJK Onderzoek)

Fotografie
Nina Slagmolen en (proces) Suzy Koot

Grafisch ontwerp
Bestwerk



Ruimtelijke interventies gedragsbeïnvloeding Kanaalstraat en Damstraat

11 december 2019

Voorwoord

Op initiatief van enkele wijkraadsleden is de werkgroep ‘Omgeving en Gedrag Kop van Lombok’ (OGKvL) opgezet. In de werkgroep zijn enkele bewoners uit Lombok, vertegenwoordigers van de winkeliersvereniging en de gemeente Utrecht aangesloten. Doel van de werkgroep is om ongewenst gedrag op de Kanaalstraat en Damstraat in de brede zin te bekijken vanuit fysieke en sociale factoren. Op beide vlakken willen we verbetering vanuit de werkgroep voorstellen. Om mee te nemen bij de herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat en bij de verdere uitvoering van de buurtvisie. Concreet willen we ongewenst gedrag aanpakken op de thema’s Afval, Sociale veiligheid en Verkeer.

Dit onderzoek gaat over de fysieke factoren en wil een bijdrage leveren aan de herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat. Om de herinrichting tot een succes te maken is het niet voldoende om alleen de openbare ruimte te verbeteren; het is ook nodig dat huidig ongewenste gedrag verandert naar gewenst gedrag. De werkgroep heeft daarom aan de Omgevingspsycholoog opdracht gegeven om, in samenwerking met de werkgroep, concrete ontwerpoplossingen voor te stellen om ongewenste gedragingen tegen te gaan en gewenst gedrag te bevorderen. Dit verslag is daar het resultaat van.

Op dit moment wordt het concept ontwerp voor de herinrichting opgesteld. Vanuit de werkgroep bieden wij dit verslag aan de ontwerpers van de herinrichting aan en vragen wij om de ideeën uit dit verslag mee te nemen bij het opstellen van het concept ontwerp.

Namens de werkgroep,

Sander Berg

Inhoudsopgave

Voorwoord	2
1. Het proces	4
1.1. Doelen	5
1.2. Het proces	5
2. Probleemdefinities	8
2.1. Probleemgedrag in context	9
2.2. Auto's rijden te hard over de Kanaalstraat	10
2.3. Auto's worden vaak tijdelijk op de weg geparkeerd voor een snelle boodschap	12
2.4. De kruising Damstraat-Kanaalstraat (bij de Moskee) is onoverzichtelijk	14
2.5. Afval wordt bijgeplaatst bij afval- en kringloopcontainers	16
2.6. In de Damstraat en de Kanaalstraat weet je niet wat de geldende normen en waarden zijn	18
2.7. Afval in perkjes en bij bomen	20
2.8. Jongeren en (jonge) mannen hangen op straat	22
2.9. De straat en de stoep wordt de hele dag gebruikt om te laden en te lossen	25
2.10. Er is weinig ruimte op de stoep	27
2.11. Afvalbakken staan op onlogische plekken in de wijk	29
3. Interventie concepten	30
3.1. Kijkwijzer	31
3.2. Afval	32
3.3. Verkeer	38
3.4. Sociale veiligheid	44
Bijlage A: Overige concepten	51
Bijlage B: Analayse	56



1. Het proces

In acht weken heeft de werkgroep Gedrag samen met gemeente Utrecht en Omgevingspsycholoog ruimtelijke oplossingen bedacht die probleemgedrag van verkeersveiligheid, afval en straatintimidatie verminderen. Dit hoofdstuk beschrijft hoe dit proces verlopen is.

1.1. Doelen

De doelen van dit project waren het bedenken van ruimtelijke oplossingen die probleemgedrag van verkeersveiligheid, afval en straatintimidatie kunnen verminderen, in samenwerking met de buurt en binnen een beperkt onderzoek- en ontwerpbudget. De oplossingen moeten daarbij te integreren zijn in het nieuwe ontwerp voor de Kanaal- en Damstraat.

Om dit doel te realiseren is een aanpak gebruikt waarin zoveel mogelijk is samengewerkt met de buurt via de werkgroep gedrag. In deze aanpak werd de vakinhoudelijke kennis en ervaring van omgevingspsycholoog gecombineerd met de kennis en ervaring van buurtbewoners over de lokale situatie door middel van een serie van bijeenkomsten. Daarin stond steeds centraal dat Omgevingspsycholoog analyses en interventiemogelijkheden aanbood, en de werkgroep hierop feedback gaf, oplossingen koos en ingrepen beoordeelde samen met de gemeente Utrecht.

De tekst die hierna volgt beschrijft in het kort het proces wat wij met de werkgroep hebben doorlopen. Deze is chronologisch geordend naar belangrijke mijlpalen in het proces.

1.2. Het proces

In juli 2019 vond de startbijeenkomst plaats met de werkgroep waarbij de aanpak en planning van het project besproken is. Het belangrijkste onderwerp van deze bijeenkomst was de vraag ‘op welke onderwerpen moet het project zich focussen?’ Tijdens de bijeenkomst heeft de werkgroep besloten om de buurt hierover te bevragen als onderdeel van het project, door middel van een digitale enquête.

Het project startte inhoudelijk eind september 2019. In een locatieworkshop hebben de buurtbewoners zogenaamde hotspots bepaald. Dit zijn locaties waar het probleemgedrag vaak voorkomt of als goed voorbeeld dienen voor probleemgedrag. Hierdoor ontstond veel inzicht over de locaties en aard van de situaties waarin probleemgedrag plaatsvindt.

Omgevingspsycholoog heeft de hotspots en de verhalen over probleemgedrag als inhoudelijke basis gebruikt voor een observatiedag. Tijdens deze dag hebben onderzoekers probleemgedrag geobserveerd. Het doel hiervan was de lokale situatie beter te leren kennen en aanleidingen te vinden in de fysieke ruimte (hypothesen) die het gedrag uitlokken of mogelijk maken. Dit zijn onderdelen van de

Stappenplan	Werkgroep bijeenkomsten
Stap 1: Inventarisatie probleemlocaties	Locatieworkshop 26 september 2019
Stap 2: Analyse oorzaak-gevolg patronen	Analyse bespreking en rangordening 1 oktober 2019
Stap 3: Raadplegen wijk met digitale enquête	
Stap 4: Oplossings-strategieën formuleren	Strategie bespreking & selectie 30 oktober 2019
Stap 5: Concept-ontwerpoplossingen maken	Concept evaluaties 6 november 2019
Stap 6: Verslaglegging	Afsluitende bijeenkomst 21 november 2019

ruimte die het probleemgedrag versterken of verzwakken. Deze aanleidingen waren voor Omgevingspsycholoog de bouwstenen om later in het proces mogelijke oplossingsstrategieën te zoeken.

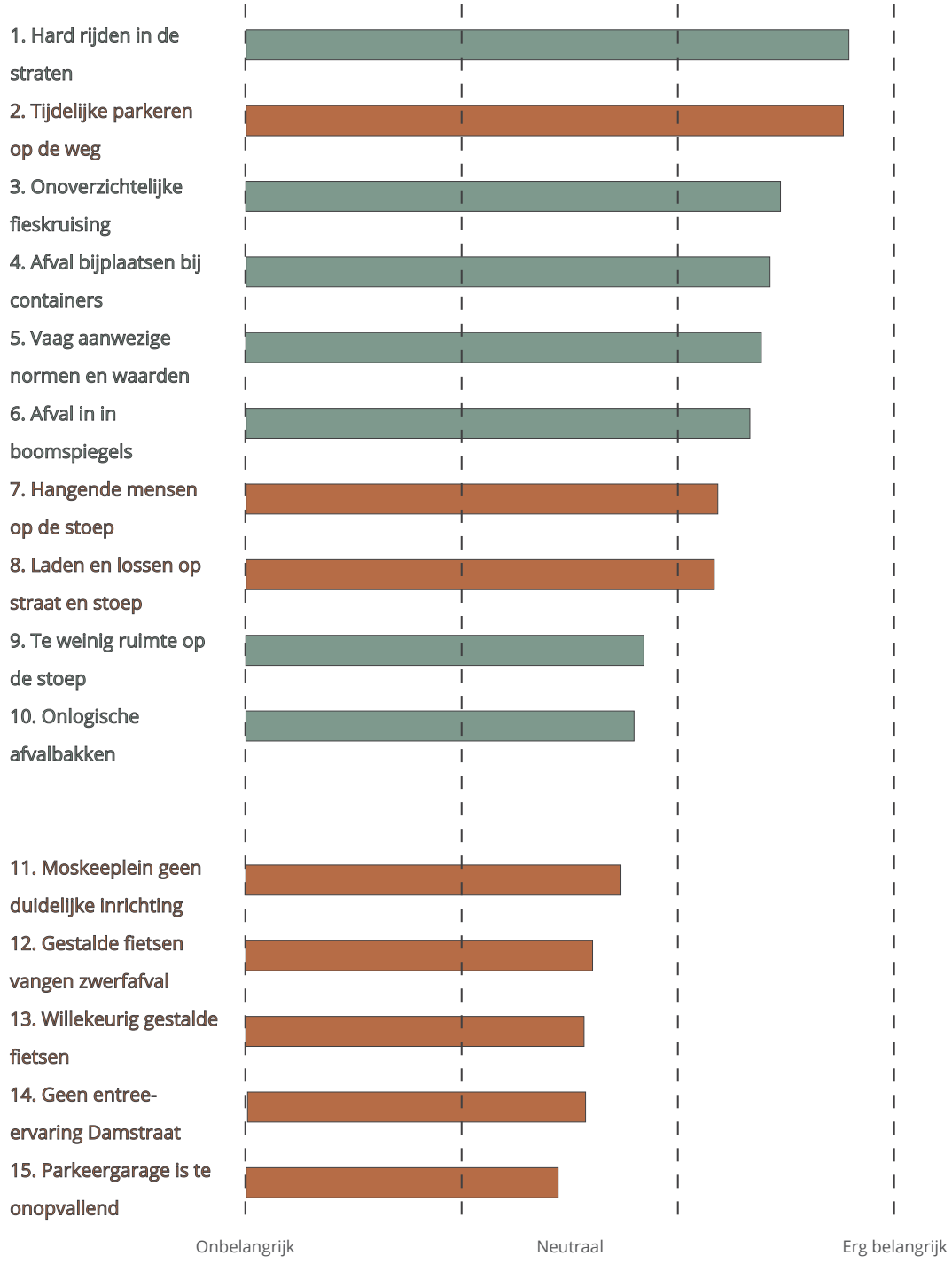
De observaties zijn gebundeld en vertaald in probleemdefinities. Dit waren er 46, te veel om allemaal uit te werken binnen de mogelijkheden van dit project. De werkgroep heeft de 46 probleemdefinities gerangschikt op mate van belang. Hieruit kwam een lijst tot stand van 15 belangrijkste probleemdefinities. Deze 15 probleemdefinities zijn door middel van een digitale enquête voorgelegd aan de wijk. Daarop kwamen 1261 reacties. De resultaten staan rechts afgebeeld. Oranje afgebeelde resultaten zijn uiteindelijk niet verwerkt in oplossingen.

Met de resultaten uit de enquête kon een prioritering worden aangebracht in de 15 probleemdefinities. De nummers 11 tot en met 15 vielen af (zie de onderste 5 in de tabel). De overgebleven top 10 heeft Omgevingspsycholoog beoordeeld op de mate waarin de fysieke omgeving van invloed is op het probleemgedrag en of de benodigde oplossing past binnen de omvang van dit project.

Voor drie probleemdefinities was deze invloed beperkt en/of de omvang van de oplossing te groot voor dit project: tijdelijk parkeren auto's op de weg, hangende mensen op de stoep en laden en lossen op straat en stoep (deze zijn oranje gekleurd in het de tabel hiernaast). Voor deze onderwerpen bleek dat de effectieve oplossingen meer gezocht moesten worden in beleid, regelgeving & handhaving en sociale interventies of dat de oplossing zoveel uitwerking vraagt dat het de omvang van dit project overstijgt.

De 10 probleemdefinities worden in hoofdstuk "2. Probleemdefinities" op pagina 8 nader toegelicht op de oorzaak-gevolgrelatie. Ook wordt hier toelichting gegeven over waarom sommige probleemdefinities niet zijn uitgewerkt in ruimtelijke oplossingen. Voor de volgende 7 probleemdefinities zijn oplossingsrichtingen uitgewerkt:

1. Hard rijden in de straat
2. Onoverzichtelijke kruising Damstraat - Kanaalstraat
3. Afval bijplaatsen bij containers
4. Vaag aanwezige normen en waarden in Kanaal- en Damstraat
5. Afval in de boomspiegels
6. Te weinig ruimte op de stoep
7. Onlogische afvalbakken



Voor deze zeven probleemdefinities heeft Omgevingspsycholoog zoveel mogelijk effectieve oplossingsstrategieën geformuleerd, circa 25 per onderwerp. De werkgroep heeft deze oplossingsstrategieën beoordeeld op of ze passend zijn in de Kanaal- en Damstraat. Op basis van deze keuze zijn een aantal oplossingsstrategieën uitgewerkt tot een eerste conceptoplossing.

De werkgroep heeft op deze conceptoplossingen feedback gegeven. Deze feedback is verwerkt in een eindconcept. Het resultaat hiervan is te zien en lezen in hoofdstuk "3. Interventie concepten" op pagina 30. Bij het lezen van deze concepten is het goed om daarbij te begrijpen dat de concepten nog niet zijn ingepast in de straat. Er is ook nog geen haalbaarheidsonderzoek gedaan voor elk concept. Hierdoor kan het zijn dat sommige concepten nog afvallen of in vorm en afmeting wijzigen voordat ze worden geïmplementeerd. Elk concept heeft Omgevingspsycholoog voorzien van tips en instructies voor de uitvoer, om de werkbare elementen te accentueren.





2. Probleemdefinities

Dit hoofdstuk beschrijft de tien probleemdefinities waarvoor strategieën zijn verkend en concepten zijn bedacht. In de tekst wordt de probleemdefinitie beschreven. Daarnaast benoemt het relevante oorzaak-gevolg verbanden en richtingen voor veranderingen.

2.1. Probleemgedrag in context

Hieronder bespreken we drie belangrijke inzichten die in meer of mindere mate gelden voor alle hierna beschreven probleemdefinities.

Bewuste en reactieve overtreders

Een vaak terugkerend onderwerp in de werkgroep ging over de motieven van mensen die probleemgedrag vertoonden. Dit is een belangrijk onderwerp omdat de motieven aanleidingen kunnen bieden voor het ontwikkelen van effectieve oplossingen.

Een handig onderscheid wat hierbij gemaakt wordt is dat tussen bewuste en reactieve overtreders. Dit onderscheid komt uit de literatuur over zwerf- en bijplaatsafval en is toepasbaar op andere vraagstukken waarbij mensen regels of normen overtreden.

Bewuste overtreders zijn mensen die voorafgaand aan de activiteit al bedacht hebben dat ze de regel of norm gaan overtreden. Bijvoorbeeld iemand die bewust te hard rijdt, omdat deze dit leuk vindt, de snelheidslimiet verkeerd heeft beoordeeld of omdat deze haast heeft. Reactieve overtreders zijn mensen die de intentie hebben om zich aan de regels te houden maar door situationele factoren de regels overtreden. Bijvoorbeeld omdat ze niet weten hoe hard ze rijden of zich aanpassen aan de rest van het verkeer.

Overlast is een ervaring

Tijdens besprekingen met de werkgroep bleek dat het probleemgedrag niet door iedereen op dezelfde manier wordt geïnterpreteerd. In sommige gevallen vond de één bepaald gedrag (bijvoorbeeld hard rijden) een groot probleem, terwijl de andere zich er niet aan stoorde (en het zag als kwajongensgedrag).

Gedrag wordt pas probleemgedrag als het door iemand als een probleem wordt ervaren. Dit wordt ook wel overlast genoemd. Overlast is een ervaring van een persoon. Vaak wordt overlast uitgedrukt in fysiek meetbare eenheden, bijvoorbeeld het aantal decibel, het aantal stuks afval of de snelheid. Het is verleidelijk om deze fysieke eenheden gelijk te stellen aan de overlast en daarbij een directe oorzaak-gevolgrelatie te veronderstellen. Iemand rijdt een aantal kilometers per uur te hard, dus leidt dat tot overlast. Dit is een simplificering van overlastvraagstukken die ertoe kan leiden dat oplossingsrichtingen die de overlast wegnemen over het hoofd worden gezien.

Ervaringen van mensen worden beïnvloed door vele factoren. Bijvoorbeeld persoonskenmerken; iemand die zich fysiek kwetsbaar voelt en moeite heeft met oversteken, zal eerder overlast ervaren bij lagere rijsnelheden dan iemand die zich fysiek sterk voelt en geen moeite heeft met oversteken.

Ook kan de waarneming van het gedrag leiden tot overlast, zonder dat het gedrag volgens gestelde regels feitelijk probleemgedrag is. Bijvoorbeeld het geluid van auto's; als een auto een aangepaste uitlaat heeft zodat deze geluid produceert bij het optrekken, kan dit leiden tot overlast, zonder dat de auto feitelijk te hard rijdt.

(Niet-)ruimtelijke interventies

De oplossing voor het verminderen van overlast hoeft daarom niet altijd het verminderen van het probleemgedrag te zijn. Oplossingen die de overlastervaring van mensen verminderen kunnen ook oplossingen zijn die niets aan de veronderstelde oorzaak veranderen, maar wel aan de perceptie daarvan. Het is daarom raadzaam om bij overlastvraagstukken de overlast en de veronderstelde oorzaak van elkaar los te koppelen en eerst te focussen op de overlastervaring.

Tijdens de werkgroepbijeenkomsten is ook gesproken over niet-ruimtelijke interventies om probleemgedrag te verminderen. Een belangrijk inzicht hierbij is dat probleemgedrag zich niet alleen laat beïnvloeden door de inrichting van de bebouwde omgeving. Afhankelijk van het type gedrag en de context waarbinnen dit plaatsvindt, heeft de bebouwde omgeving meer of minder invloed op probleemgedrag.

Om het probleemgedrag effectief te verminderen wordt vaak een aanpak geadviseerd waarbij verschillende type interventies worden ingezet (zowel ruimtelijk als niet-ruimtelijk). Een goed voorbeeld hiervan is paragraaf "2.8. Jongeren en (jonge) mannen hangen op straat" op pagina 22.

Voor een effectieve aanpak is het daarom belangrijk dat eerst een inzicht wordt verkregen in de factoren die in relatie staan met het probleemgedrag, voordat er een interventie-richting wordt gekozen. In dit project is de keuze voor ruimtelijk interventies logisch omdat deze aansluiten op de herinrichting van de Kanaal- en Damstraat.



2.2. Auto's rijden te hard over de Kanaalstraat

'Veel te hard rijden (auto's en fietsers)' werd bij aanvang van dit project door de werkgroep benoemd als probleemgedrag. 'Auto's rijden te hard over de Kanaalstraat' werd in de enquête gemiddeld als 'erg belangrijk' beoordeeld. In de prioritering van probleemgedrag stond het onderwerp op plek 1 (van de 15).

Bewoners geven aan dat dit probleemgedrag leidt tot overlast, omdat ze hard rijden van auto's als onveilig ervaren, ervan schrikken en het een teken is dat mensen zich niet aan de verkeersregels houden. Bewoners verklaren het te hard rijden met de behoefte van met name mannelijke automobilisten om indruk te maken op andere weggebruikers. Daarnaast benoemen bewoners dat automobilisten ook te hard rijden om snel, via de andere weghelft, om een geparkeerde auto heen te rijden.

Motieven hardrijden

Automobilisten noemen de volgende redenen waarom ze te hard rijden (Biervliet e.a. 2010):

- Aanpassen (aan het andere verkeer),
- Haast,
- Leuk,
- Ongemerkt en
- Verveling.

Afgaande op de informatie van bewoners, is het motief 'leuk' een belangrijke reden voor automobilisten om hard te rijden. Daarnaast kan 'aanpassen' ook een motief zijn, als auto's snel om een geparkeerde auto heenrijden.

Automobilisten noemen de volgende redenen waarom ze zich aan de snelheid houden (Biervliet e.a. 2010):

- Veiligheid,
- Verplichting,
- Bekeuring,
- Geen haast,
- Kosten en
- Milieu.

De redenen die automobilisten noemen waarom ze te hard rijden bieden aanknopingspunten voor het ontwikkelen van interventies om mensen zich aan de snelheid te laten houden. Hierna volgen een aantal categorieën interventies om te hard rijden te verminderen.

Obstakels

Obstakels vormen een bedreiging voor automobilisten die kan leiden tot een botsing met het obstakel. Des te groter de snelheid, des te lastiger is het voor automobilisten om de obstakels te ontwijken. Automobilisten minderen hun snelheid om veilig langs de obstakels te kunnen rijden. Obstakels kunnen zowel fysiek zijn, zoals bloembakken of drempels, of optisch, zoals verdrijvingsstroken of optische illusies. Obstakels kunnen op, naast of boven de weg geplaatst worden.

Deze categorie grijpt in op het motief 'veiligheid'.

Herkennen snelheidsregels

Mensen zoeken aanwijzingen uit de fysieke omgeving om te bepalen welke normen en regels er gelden in een ruimte. De inrichting van de weg en aangrenzende ruimte bieden deze aanwijzingen. Als deze ingericht is als een stereotype 30 km zone, met bijvoorbeeld rode bestrating en uitingen van huiselijkheid, zullen automobilisten de bijbehorende snelheidsregels eerder herkennen dan als deze a-typisch is ingericht. Hierdoor neemt de kans toe dat ze zich aan de snelheidsregels zullen houden.

Deze categorie grijpt in op de motieven 'haast' en 'ongemerkt'.

Afwijken

Plekken waar kwetsbare verkeersgebruikers de autostroom kruisen, zijn plekken waar automobilisten extra moeten opletten en snelheid moeten minderen om ongelukken te voorkomen. Door de weg en de directe omgeving op die plekken afwijkend in te richten, met bijvoorbeeld afwijkende bestrating of een vergroot overzicht, herkennen automobilisten deze plekken als afwijkend. Dit vergroot de kans dat ze hun snelheid op deze plekken verminderen.

Deze categorie grijpt in op de motieven 'veiligheid', 'verveling' en 'ongemerkt'.

Feedback

Automobilisten onderschatten soms hun snelheid. Feedback over hoe snel zij werkelijk rijden geeft hun informatie op basis waarvan ze de snelheid kunnen aanpassen. Deze feedback kan gegeven worden door de snelheid te meten en deze met een display te communiceren. De snelheid waarmee de omgeving voorbij ‘flitst’ en het geluid van de banden geven automobilisten ook feedback over hoe snel zij rijden.

Deze categorie grijpt in op de motieven 'ongemerkt' en 'verplichting'.

Straffen & belonen

Als automobilisten te hard rijden en geflitst worden, krijgen zij een bekeuring. Voor een groot deel van automobilisten is dit een veel genoemde motivatie om zich aan de snelheid te houden. Ook belonen kan automobilisten motiveren om zich aan de snelheid te houden. Dit kan bijvoorbeeld een geldelijke beloning voor een buurtbudget zijn, een compliment of een bedankje. In het geval van machogedrag kan het ook helpen om hard rijden als ‘mannelijk’ te herframen in een gedachte dat het mannelijk is om te stoppen voor voetgangers en rustig te rijden.

Deze categorie grijpt in op de motieven 'bekeuring' en andere motieven als de beloon-boodschap deze motieven activeert (bijvoorbeeld 'kosten' als de beloon-boodschap benadrukt hoeveel een automobilist bespaard).

Naslagwerk

Biervliet, N., Zandvliet, R., Schalkwijk, M. & Gier, M. de (2010). Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid PROV 2009: hoofd- en bijlagenrapport. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart DVS, Delft.

2.3. Auto's worden vaak tijdelijk op de weg geparkeerd voor een snelle boodschap

'Fout en hinderlijk parkeren om snel even een boodschap te doen' werd bij aanvang van dit project door de werkgroep benoemd als probleemgedrag. 'Auto's worden vaak tijdelijk op de weg geparkeerd voor een snelle boodschap' werd in de enquête gemiddeld als 'erg belangrijk' beoordeeld. In de prioritering van probleemgedrag stond het onderwerp op plek 2 (van de 15).

Bewoners geven aan dat dit probleemgedrag leidt tot overlast omdat geparkeerde auto's een obstakel zijn op de weg, leiden tot verkeersonveilige situaties en een teken zijn dat mensen zich niet aan de verkeersregels houden. Bewoners verklaren het op de weg parkeren van auto's met gemakzucht van automobilisten die een boodschap willen halen of een praatje willen maken.

Het onderwerp dubbelparkeren is niet geselecteerd om ruimtelijke oplossingen voor uit te werken, omdat de meest effectieve oplossing - handhaving - niet ruimtelijk is en de belangrijkste ruimtelijke interventie - versmallen straat - al wordt toegepast in het nieuwe ontwerp.

Oorzaken dubbel parkeren Kanaalstraat

Omgevingspsycholoog onderscheidt een aantal oorzaken die kunnen bijdragen aan dubbel parkeren:

- In de straat zijn vele kleine winkels en eettentjes gevestigd. Als een automobilist op meerdere plekken iets wil kopen of afgeven, moet deze de auto parkeren en alle spullen meenemen of steeds heen en weer lopen. Dit kan de automobilist als onprettig ervaren, waardoor dubbel parkeren een acceptabel alternatief wordt.
- Het met de auto door de Kanaalstraat rijden is voor sommige bezoekers een belangrijk onderdeel van hun bezoek aan de straat. Als zij daarbij een praatje willen maken of iets willen kopen, moeten zij de auto parkeren. Doordat er weinig parkeerplekken vrij



zijn, kunnen bezoekers denken dat het geoorloofd is om tijdelijk even stil te staan op de weg.
- De straat is breed genoeg dat auto's en fietsers langs een op de weg geparkeerde auto kunnen rijden. Automobilisten die hun auto hier neerzetten kunnen denken dat ze daarmee het verkeer niet al te veel hinderen. In een situatie met een smallere straat is het namelijk meteen duidelijk dat een auto de rijweg blokkeert.

Hierna volgen een aantal categorieën interventies om dubbel parkeren te verminderen.

Versmallen straat

Door de straat te versmallen zijn er minder mogelijkheden voor het verkeer om langs dubbel geparkeerde auto's te rijden. Automobilisten zijn minder geneigd om hun auto op straat te parkeren omdat het duidelijk is dat de straat dan wordt geblokkeerd en er een file ontstaat. Als zij hun auto op de straat parkeren, zullen andere weggebruikers ook eerder geneigd zijn hen daarop aan te spreken. Deze interventie wordt toegepast in het nieuwe ontwerp voor de Kanaalstraat.

Handhaving

Door automobilisten die stilstaan op de rijweg direct aan te spreken (en eventueel te beboeten), wordt het gedrag vaker afgestraft. Hierdoor wordt het minder aantrekkelijk om stil te staan.

Bezoekersflow

Faciliteer een bezoekersflow waarbij het makkelijker wordt voor bezoekers om de auto te parkeren en de boodschappen van de winkel naar de auto mee te nemen. Bijvoorbeeld met een winkel arrangement waarbij bezoekers hun auto in de parkeergarage kunnen parkeren en een winkelwagentje ter beschikking krijgen in de straat.

2.4. De kruising Damstraat-Kanaalstraat (bij de Moskee) is onoverzichtelijk

De kruising bij de Kanaal- en Damstraat werd door bewoners benoemd in de locatieworkshop als probleemlocatie. ‘De kruising Damstraat-Kanaalstraat (bij de Moskee) is onoverzichtelijk’ werd in de enquête gemiddeld als ‘erg belangrijk’ beoordeeld. In de prioritering van problemen stond het onderwerp op plek 3 (van de 15).

Bewoners geven aan de kruising als onoverzichtelijk en onveilig te ervaren. Ook vindt er (verbale) agressie plaats als reactie op bijna-ongelukken. Bewoners verklaren de onoverzichtelijkheid met het kruisen van verschillende verkeersstromen en het negeren van voorrangsregels door verkeersgebruikers.

Oorzaken

Een verkeersdeelnemer voert tijdens het rijden gelijktijdig meerdere taken uit. Denk aan sturen, kijken naar andere deelnemers of gas geven. Ieder van deze taken heeft een mentale belasting. Onbewuste, automatische taken hebben doorgaans een lagere mentale belasting, bewuste, aandacht gestuurde taken hebben doorgaans een hogere mentale belasting. Een deelnemer heeft een beperkte mentale capaciteit om deze taken tegelijk uit te voeren. Als de mentale belasting deze capaciteit overstijgt, ervaart een deelnemer ongemak, moeite met het verdelen van aandacht en kan deze fouten gaan maken. Dit gebeurt vaak in situaties waar een deelnemer de aandacht moet verdelen over meerdere taken. Een verkeerssituatie wordt dan als onoverzichtelijk of te druk ervaren. Omgevingspsycholoog onderscheidt een aantal oorzaken die bijdragen aan de onoverzichtelijkheid van de kruising:

- Er kruisen meerdere drukke verkeersstromen. Fietsers gebruiken de Kanaalstraat als doorgaande route van en naar de binnenstad. Auto's rijden vanuit de Damstraat de Kanaalstraat in en van de Kanaalstraat rijden auto's de noordelijke Damstraat in. Daarbij kruisen auto's twee stoepen die door voetgangers als oversteek worden gebruikt. Ook gebruiken voetgangers de oversteekplaats in de Kanaalstraat en het fietspad over het Moskeeplein om over te steken.



- Fietsers vanaf het Moskeeplein rijden soms met hoge snelheid de kruising op. Fietsers komen van een dubbelbaans-fietspad, waar ze geen rekening hoeven houden met auto's. Het fietspad gaat abrupt over in de kruising, waar fietsers op alle andere verkeersstromen voorrang hebben. Dit stimuleert dat fietsers harder rijden dan wenselijk is.
- Fietsers kunnen vanaf het Moskeeplein buiten de fietsstrook de kruising oprijden. Dit is niet de plek waar automobilisten fietsers verwachten. Bovendien vergroot het de kans dat zij andere rijstromen kruisen.
- Auto's in de zuidelijke Damstraat moeten soms wachten voordat zij de Kanaalstraat oprijden. Daarbij kunnen ze geen kant op en zien ze - door de auto's voor hen - soms niet waarom ze moeten wachten. Dit kan leiden tot frustratie, waardoor deze automobilisten niet meer bereid zijn voorrang te verlenen.

Verminderen verkeer

Verminder het aantal verkeersdeelnemers op de kruising. Hierdoor ontstaan minder kruisingen van stromen, waardoor deelnemers minder andere deelnemers in de gaten hoeven te houden. Hierdoor neemt de mentale belasting af, ervaren ze minder overlast en maken ze minder fouten. Het verkeer kan verminderd worden door het fietspad af te sluiten of éénrichtingsverkeer in de Kanaalstraat in te voeren. Hierdoor wordt de verkeerssituatie overzichtelijker, eenvoudiger en voorspelbaarder.

Fietsers afremmen

Door fietsers af te remmen, kost het andere deelnemers minder moeite ze waar te nemen, waardoor ze eerder opgemerkt worden. Ook zijn de verschillen in snelheden tussen deelnemers lager, waardoor minder botsingen plaatsvinden en de impact van botsingen kleiner is. De snelheid van fietsers kan afgeremd worden met een verhoogd middeneiland waarbij slechts één fietser per keer de kruising op wordt gelaten.

Verkeer (bege)leiden

Door het verkeer in één rijrichting te (bege)leiden, wordt het voor deelnemers duidelijker waar zij andere deelnemers kunnen verwachten. Dit verlaagt de rij-taken. Het verkeer kan begeleid worden met een rotonde waarbij het verkeer op de rotonde voorrang heeft op het wachtende verkeer. Op de kruising Kanaal- & Damstraat is geen ruimte voor een rotonde. Een (kleine) microtonde (een verkleinde rotonde) zou mogelijk zijn als een deel van de stoep wordt bestemd als rijweg. De microtonde zou uitgevoerd moeten worden zonder een obstakel in het midden wat de verkeersstromen scheidt. De meerwaarde van een dergelijke microtonde in combinatie met het voorgestelde eenrichtingsverkeer-plan is beperkt.



2.5. Afval wordt bijgeplaatst bij afval- en kringloopcontainers

Bijplaatsafval werd door bewoners benoemd in de locatieworkshop als probleemgedrag. ‘Afval wordt bijgeplaatst bij afval- en kringloopcontainers’ werd in de enquête gemiddeld als ‘erg belangrijk’ beoordeeld. In de prioritering van probleemgedrag stond het onderwerp op plek 4 (van de 15).

Bewoners geven aan dit gedrag als overlast te ervaren omdat het afval er onverzorgd uitziet, het kan gaan stinken en het een teken is dat mensen zich niet aan de regels houden.

Oorzaken bijplaatsafval

Er worden vier soorten oorzaken van bijplaatsgedrag onderscheiden (Baumann, 2009):

Persoonskenmerken

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen bewust en reactief bijplaatsen. Bij bewust bijplaatsen heeft een persoon de intentie om het afval naast de bak te plaatsen. Een persoon die dit gedrag vertoond kan worden getypeerd als crimineel, onwetend of iemand met een dubbele moraal. Bij reactief bijplaatsen heeft een persoon de intentie om het afval in de container te plaatsen, maar verandert deze door situationele factoren van gedachten. Bijvoorbeeld omdat de bak vol is of anderen ook afval bij de bak hebben geplaatst.

Sociale omgeving

De sociale omgeving bepaalt mede welk gedrag gewenst is en welke schoonheidsgraad acceptabel is. Mensen zoeken naar aanwijzingen in de omgeving welk gedrag gewenst is. Een schone buurt signaleert dat opruimen de norm is. Als mensen toch afval bijplaatsen, kan sociale controle ervoor zorgen dat deze mensen worden aangesproken, waardoor hun gedrag verandert. Mocht dat niet werken, kan de sociale omgeving klagen bij de gemeente waardoor de omgeving schoon wordt gemaakt of interventies worden ontwikkeld om de buurt schoon te houden.

Afvallocatie

Dit bestaat uit de afvalcontainer, de locatie waar deze is gestald en de directe omgeving van de container. De volgende factoren dragen bij aan het minimaliseren van de kans op bijplaatsen. De afvalcontainer moet

goed functioneren, gebruiksvriendelijk zijn, het fysiek onmogelijk maken gemakkelijk afval bij te plaatsen tegen of op de container en schoon & onderhouden zijn. De locatie waar de container staat moet goed zichtbaar zijn, het gewenste gebruik effectief communiceren en schoon & onderhouden zijn. De directe omgeving moet ook schoon & onderhouden zijn.

Inzamelsysteem & service

Het inzamelsysteem en daaraan gekoppelde services kunnen bijdragen aan het verminderen van de kans op bijplaatsen. De volgende factoren dragen hieraan bij. Een container moet tijdig geleegd worden zodat bewoners altijd hun afval in de container kunnen stallen. Technische storingen moeten tijdig verholpen worden. Het aanbieden van voorzieningen (milieustraat) en services (ophalen grofvuil) waar bewoners op een laagdrempelige manier hun grofvuil kunnen afleveren of kunnen laten ophalen. Duidelijke communicatie over hoe bewoners gebruik kunnen maken van deze voorzieningen en services. Handhaving van situaties waarin te vaak en/of te veel afval wordt bijgeplaatst, waarbij vervuilers worden opgespoord en beboet. Tot slot, verschillen in afvalregimes (moet er betaald worden om te storten of niet) tussen gemeenten en buurten kunnen leiden tot onvoorspelbare afvalstromen naar locaties waar afval goedkoper gestort kan worden. Dit kan er toe leiden dat afvalcontainers vol raken, waardoor bewoners hun afval niet meer kwijt kunnen en sommige hun afval naast de container plaatsen.

Naslagwerk

Baumann (2009). Bijplaatsing van afval. Senter Novem.

2.6. In de Damstraat en de Kanaalstraat weet je niet wat de geldende normen en waarden zijn

De waarneembaarheid van normen en waarden werd in de observatie als probleem geïdentificeerd. ‘In de Damstraat en de Kanaalstraat weet je niet wat de geldende normen en waarden zijn’ werd in de enquête gemiddeld als ‘erg belangrijk’ beoordeeld. In de prioritering van probleemgedrag stond het onderwerp op plek 5 (van de 15).

De onduidelijke normen en waarden zijn een oorzaak die in meer of mindere mate meespelen in alle andere probleemgedragingen.

Oorzaken onduidelijke waarden en normen

Mensen scannen hun omgeving op aanwijzingen die inzicht geven in hoe zij zich kunnen gedragen en welk gedrag zij van anderen mogen verwachten. Objecten, structuren en materialen in de bebouwde omgeving kunnen deze aanwijzingen geven. In een schone en onderhouden straat is het klaarblijkelijk de norm om zorg te besteden aan de (leef)omgeving. In een straat met afval, slijtage en graffiti is het kennelijk de norm dat mensen niet om hun (leef) omgeving geven.

Uit de observatie bleek dat in de huidige situatie de aanwijzingen elkaar tegenspreken, waardoor het voor bezoekers onduidelijk is welke normen en waarden er gelden. De volgende onderwerpen kunnen als bouwsteen dienen om met de bebouwde omgeving de geldende normen en waarden te communiceren.

Aantrekkelijkheid

In een aantrekkelijke omgeving is zichtbaar dat er zorg en aandacht is besteed aan de ruimte. De aantrekkelijkheid van de omgeving zegt impliciet iets over hoe belangrijk de mensen die in die omgeving wonen hun leefomgeving vinden. Deze aantrekkelijkheid kan bijvoorbeeld gevormd worden met; ruimtelijke details, kwetsbare objecten, hoogwaardige materialen, esthetische kwaliteit, aantrekkelijke functies, zorgvuldig onderhoud en maatwerk oplossingen.



Eenduidigheid

In een eenduidig vormgegeven ruimte is voor eindgebruikers en beheerders duidelijk welke status en functie de ruimte heeft en wie voor het beheer verantwoordelijk is. De functie van een plek moet duidelijk zijn door de vorm en inrichting van die plek. Hieruit kunnen eindgebruikers afleiden welk gedrag gewenst is en welk gedrag zij van anderen mogen verwachten. Deze plekken zijn duidelijk gemarkeerd met grenzen, zodat het verschil tussen ruimtes waarneembaar is.

Eenduidigheid helpt bewoners en bezoekers de straat te begrijpen. Hier dragen een duidelijke markeringen en vormgeving aan bij. Zonering en begrenzing ontstaat doordat bewoners ervaren dat de vormgeving zich herhaalt en eenheidsmaten bevat, waardoor er geen onnodige verrassingen in de straat zitten.

Identiteitsuitingen

Identiteitsuitingen zijn objecten, structuren en materialen die herkenbaar maken welke mensen eigenaarschap ervaren over een ruimte. Dit kunnen uitingen zijn van een groep als geheel, zoals een logo, mascotte of ontwerpstijl van een wijk die zichtbaar is in de hele wijk. Dit kan ook de verzameling van uitingen van individuen zijn, zoals in een straat waarin veel huiselijke attributen en voortuintjes zichtbaar zijn. Bij het waarnemen van deze uitingen ervaren bewoners meer comfort, ze zijn nu thuis. Voor bezoekers is het duidelijk dat zij te gast zijn in een ruimte waar anderen zorg voor dragen.

Toegankelijkheid

De grenzen van ruimtes zijn idealiter gemarkeerd, zodat voor bewoners en bezoekers bij het passeren van deze markering duidelijk is dat zij zich in een ander gebied begeven. Deze overgangen tussen gebieden lenen zich voor het plaatsen van een (symbolische) poort. Poorten benadrukken de overgang van twee gebieden en lenen zich voor het communiceren van een welkomstboodschap en normen en waarden.



2.7. Afval in perkjes en bij bomen

‘Afval in boomspiegels plaatsen’ werd bij aanvang van dit project door de werkgroep benoemd als probleemgedrag. ‘Afval in perkjes en bij bomen’ werd in de enquête gemiddeld als ‘beetje belangrijk’ beoordeeld. In de prioritering van probleemgedrag stond het onderwerp op plek 6 (van de 15).

Bewoners geven aan dit gedrag als overlast te ervaren omdat het afval er onverzorgd uitziet, het kan gaan stinken en het een teken is dat mensen zich niet aan de regels houden. Bewoners geven aan dat het afval betreft van ondernemers en bewoners: Sommige ondernemers stallen er tijdelijk hun afval in, wat die dag wordt opgehaald door afvaldiensten. Ook stallen sommige ondernemers hun groentewaren overdag in de boomspiegels, waarna groenteafval overblijft als de waren weer weggehaald worden. Sommige bewoners zetten hun vuilniszakken in de boomspiegels.

Oorzaken afval in perkjes

Lees ook paragraaf "2.5. Afval wordt bijgeplaatst bij afval- en kringloopcontainers" op pagina 16. Het probleemgedrag vertoont veel gelijkenissen met het bijplaatsen van afval bij afval- en kringloopcontainers. De volgende factoren dragen nadrukkelijk bij aan het bijplaatsen van afval in de boomspiegels aan de Kanaal- en Damstraat.

Gebrek aan obstakels

Rondom de boom en de boomspiegels zijn geen obstakels (geplaatst) die het bijplaatsen van afval belemmeren. Hierdoor is het voor bewoners en ondernemers gemakkelijk om hun afval op deze plek te plaatsen.

Onbestemde zone

De boomspiegel wordt niet gebruikt voor een ander doel, zoals verkeers- of verblijfsruimte. Het geplaatste afval, mits binnen de boomspiegel, vormt daarmee niet een directe belemmering voor voetgangers. Sommige boomspiegels zijn (vroeger) ingericht als bloemperkje. Waarschijnlijk zijn door het bijplaatsen van het afval de perkjes afgestorven, waardoor de boomspiegels kaal zijn geworden. Dit versterkt het beeld van een onbestemde zone.

Uitstraling

De boomspiegels ogen onverzorgd. Dit komt ook doordat er eerder afval is bijgeplaatst, waardoor er soms afval achterblijft in de boomspiegel. Het onverzorgde beeld kan een aanwijzing zijn voor mensen dat het op deze plek normaal is om afval op straat te gooien of stallen.

Klaargezet winkelafval

Op dagen dat de vuilniswagen rijdt stallen veel ondernemers grof afval los op straat. Een deel van dit afval verwaait, waardoor dit uiteindelijk vast raakt te zitten in perken, struiken en rond bomen.

2.8. Jongeren en (jonge) mannen hangen op straat

Straatintimidatie en in het bijzonder seksuele straatintimidatie werd bij aanvang van dit project door de werkgroep benoemd als probleemgedrag. Het hangen van jongeren en mannen op straat (zonder specifieke duiding van de overlast) werd in de enquête gemiddeld als 'beetje belangrijk' beoordeeld. In de prioritering van probleemgedrag stond het onderwerp op plek 7 (van de 15).

Het onderwerp straatintimidatie is niet geselecteerd om ruimtelijke oplossingen voor uit te werken, omdat de meeste interventies niet-ruimtelijk zijn en de ruimtelijke interventies de omvang van het project overstijgen. Bovendien werden ruimtelijke interventies die van invloed zijn op straatintimidaties al uitgewerkt bij de onderwerpen 'normen en waarden' en 'ruimte op stoep'. In dit hoofdstuk benoemen we enkele aanknopingspunten voor aanpak die buiten de scope van dit project vielen.

Integrale aanpak

Er zijn nog weinig beleids- en effectevaluaties uitgevoerd met betrekking tot de aanpak van seksuele straatintimidatie. Daardoor is er nog weinig bekend over de effecten van interventies. Bovendien kent seksuele straatintimidatie vele uitingsvormen waar niet één aanpak voor bestaat.

Omdat seksuele straatintimidatie door vele factoren wordt beïnvloed en vele stakeholders deze factoren beïnvloeden, wordt een integrale aanpak geadviseerd (Fischer & Sprado, 2017), waarbij verschillende aanpakken en interventies op elkaar worden afgestemd. Losse interventies zijn te beperkt om het gedrag werkelijk te kunnen terugdringen. De gemeente wordt hierin als belangrijke partij gezien die het maken van afspraken tussen partijen kan faciliteren.

Interventies

Fischer & Sprado (2017) benadrukken dat bewustwording van seksuele straatintimidatie bij professionals en mannen erg belangrijk is. "Het gaat daarbij om kennis over de omvang en verschijningsvormen (aard) van het gedrag en over de schade die het aanricht bij de vrouwen" (Fischer & Sprado, 2017).

"Voor vrouwen geldt dat zij zich wel bewust zijn van het fenomeen maar dat zij zich vaak niet realiseren hoe ver ze zelf gaan in de acceptatie ervan. Veel vrouwen zouden daarom ook baat hebben bij een openbaar debat over het fenomeen zodat zij zich bewust worden van hun eigen normen en waarden en van wat de seksuele straatintimidatie met hen doet" (Fischer & Sprado, 2017).

De gemeente Mechelen en Amsterdam stellen een mix van maatregelen voor die bestaat uit:

1. Onderzoek naar problematiek
2. Preventie door opvoeding en onderwijs
3. Aanpak in de wijk (waaronder bewustwording professionals)
4. Strafbaarstelling in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV)
5. Handelingsperspectief voor slachtoffers en omstanders
6. Campagne met statement tegen straatintimidatie
7. Monitoring

Bewustwordingscampagnes publiek en professionals

Campagnes moeten aansluiten op de (be) leefwereld van daders om hen te bereiken. Een goed voorbeeld van zo'n campagne is de campagne 'familie' van Ipsos. De teksten moeten mannen aanzetten tot zelfreflectie over het gedrag wat zij vertonen.

Toezichthouders moeten "voldoende kennis hebben over seksuele straatintimidatie in al haar diversiteit, de signalering ervan, de inschatting van dynamiek van verschillende situaties en de mogelijkheden van optreden .... Omdat de handhaving ook afhankelijk is van burgers is het belangrijk het (veranderde) beleid hierover duidelijk te communiceren naar de burgers" (Fischer & Sprado, 2017). Hiermee kunnen vrouwen



bewust worden gemaakt dat het melden van overlast bijdraagt aan het aanpakken van het probleem (wat nu weinig gebeurt). Hierbij hoort dat burgers weten wie zij kunnen aanspreken.

Educatie, voorlichting en gesprek

De uitdaging van educatie, voorlichting en gesprek is het bereiken van jongens en mannen. Toneel, theater en rollenspelen kunnen hiervoor ingezet worden. Een andere suggestie is het bieden van versiercursussen voor jongens, waar ze leren hoe je kunt omgaan met vrouwen. Mogelijk kunnen overtreders naar HALT gestuurd worden waar zij verplicht een cursus moeten volgen in plaats van dat ze een boete krijgen.

Verder worden scholen genoemd als mogelijke plek waar jongeren educatie kunnen ontvangen. “In de databank jeugdinterventies van het NJI is een aantal op specifieke doelgroepen gerichte programma’s opgenomen over de ontwikkeling van seksuele omgangsvormen. Deze programma’s zijn door een erkenningscommissie getoetst op kwaliteit en (verwachte) effectiviteit. Het betreft interventies die aangeboden kunnen worden via scholen of via andere instanties gericht op specifieke risicogroepen (van mannen of vrouwen)” (Fischer & Sprado, 2017).

Inrichting van de omgeving

De inrichting van de fysieke ruimte kan ook bijdragen aan de veiligheidsbeleving:

Aantrekkelijke plekken voor jongeren om te verblijven; er zijn nu weinig openbare plekken langs de Kanaal- en Damstraat waar jongeren kunnen verblijven. Hierdoor kunnen zij zich gaan vervelen en hangen. Door plekken aantrekkelijk te maken waar zij kunnen verblijven, wordt de kans verkleind dat zij op straat gaan hangen. Een buurthuis of activiteitenplaats kan deze rol vervullen.

De volgende ruimtelijke onderwerpen worden uitgewerkt bij de verschillende probleemdefinities en concepten in andere paragrafen.

- Verbreden van stoepen; hierdoor ontstaan meer uitwijkmogelijkheden voor slachtoffers en minder conflicten tussen mensen (zie "2.10. Er is weinig ruimte op de stoep" op pagina 27).
- Verlichting; dit kan slachtoffers meer informatie over de ruimte geven en een verbeterde veiligheidsbeleving (zie "Straatverlichting" op pagina 48).
- Hoogwaardige kwaliteit voorzieningen; deze kwaliteit zegt iets over de zorg die mensen uit de buurt voor hun buurt hebben, wat veiligheidsbeleving kan verbeteren (zie "2.6. In de Damstraat en de Kanaalstraat weet je niet wat de geldende normen en waarden zijn" op pagina 18).
- Zichtbaarheid woonomgeving; hierdoor ervaren mensen dat ze ‘onder de mensen zijn’, wat de veiligheidsbeleving kan verbeteren (zie "2.6. In de Damstraat en de Kanaalstraat weet je niet wat de geldende normen en waarden zijn" op pagina 18). Ook cameratoezicht wordt door sommige bewoners genoemd als oplossing, waarbij zowel dader als slachtoffer gezien wordt. De effecten van cameratoezicht op objectieve en ervaren veiligheid zijn niet eenduidig.
- Eenduidigheid openbare ruimte; hierdoor is duidelijk welk gedrag wenselijk is in de omgeving en wie er verantwoordelijk is. De stoep is minder vol en de straat oogt minder rommelig. Hierdoor verbetert de veiligheidsbeleving (zie "2.6. In de Damstraat en de Kanaalstraat weet je niet wat de geldende normen en waarden zijn" op pagina 18).

Meldingen

Er worden zelden meldingen gedaan van (seksuele) straatintimidatie. Daardoor missen instanties informatie over het probleem voor het ontwikkelen van een effectieve aanpak en kan de politie niet ingrijpen. Het is wenselijk dat het aantal meldingen verhoogd wordt omdat dit:

1. De pakkans verhoogt, er zijn meer aanknopingspunten voor vervolging.
2. De effectiviteit van de aanpak van straatintimidatie vergroot.
3. De meldingen kunnen leiden tot een beter inzicht in de problematiek en het belang dat het fenomeen aangepakt moet worden.





"Het is dan wel van belang dat slachtoffers weten dat ze een melding mogen maken als zij (seksuele)straatintimidatie, in welke vorm dan ook, hebben meegemaakt. Dit kan bereikt worden door het bewustzijn bij de slachtoffers te vergroten dat seksuele straatintimidatie niet onschuldig is en dat handhavers dat ook weten.

Voorlichting kan, mits het ook opgevolgd wordt door handelen van professionals in de praktijk, ervoor zorgen dat de slachtoffers zich gesteund voelen, het gevoel krijgen dat ze serieus genomen worden en dat de politie het probleem wil aanpakken" (Fischer & Sprado, 2017).

Een app voor op de mobiele telefoon, zoals 'de StopApp om Pikpraat te melden', maakt het melden van seksuele straatintimidatie laagdrempeliger: https://stoppikpraat.nl/



Naslagwerk

Organisaties die zich inzetten tegen seksuele straatintimidatie:

- Hollaback
  www.iHollaback.org
- Stop Street Harassment
  www.stopstreetharassment.org
- Stop Straatintimidatie
  www.straatintimidatie.org

Literatuur:

- Fischer & Sprado (2017) - Seksuele straatintimidatie in Rotterdam
- Gemeente Amsterdam (2016) - Amsterdam zichtbaar tegen straatintimidatie - plan van aanpak
- Van Hest & Jansen (2018) - Quickscan straatintimidatie

2.9. De straat en de stoep wordt de hele dag gebruikt om te laden en te lossen

‘Rijbaan blokkeren voor laden en lossen’ werd bij aanvang van dit project door de werkgroep benoemd als probleemgedrag. ‘De straat en de stoep wordt de hele dag gebruikt om te laden en te lossen’ werd in de enquête gemiddeld als ‘beetje belangrijk’ beoordeeld. In de prioritering van probleemgedrag stond het onderwerp op plek 8 (van de 15).

Bewoners geven aan dat dit probleemgedrag leidt tot overlast omdat geparkeerde voertuigen een obstakel zijn op de weg, leiden tot verkeersonveilige situaties en een teken zijn dat mensen zich niet aan de verkeersregels houden.

Het onderwerp laden & lossen is niet geselecteerd om ruimtelijke oplossingen voor uit te werken, omdat de meest effectieve oplossing - aanpassen laad- & lostijden - niet ruimtelijk is.

Oorzaken laden & lossen

Lees ook "2.3. Auto’s worden vaak tijdelijk op de weg geparkeerd voor een snelle boodschap" op pagina 12. Het probleemgedrag vertoont veel gelijkenissen met het tijdelijk parkeren van auto’s op de straat. De volgende factoren dragen nadrukkelijk bij aan het gebruiken van de straat en stoep om te laden en lossen.

Ruime laad- & lostijden

Het is toegestaan om maandag tot en met zaterdag van 8 tot 18 uur te laden en lossen. Hierdoor is laden en lossen ook toegestaan op momenten dat de straat gebruikt wordt om te winkelen of te forensen. De kans op interacties tussen laad- en losverkeer en ander verkeer is op deze momenten het grootst, waardoor de meeste overlast op deze momenten ervaren wordt.

Bovendien is het laden en lossen op drukke momenten voor het laad- en losverkeer lastiger een parkeerplek te vinden, waardoor de kans groter is dat laad- en losverkeer het voertuig op de straat moet plaatsen. Door toegestane laad- en lostijden te beperken tot momenten waarop er weinig ander verkeer in de straat is (bijvoorbeeld in de ochtend), wordt de overlast beperkt tot deze



momenten. Het voornemen is om bij het nieuwe ontwerp de regels voor laden en lossen aan te passen.

Beperkte parkeerruimte laden & losverkeer

Er is weinig ruimte voor laad- & losverkeer om tijdelijk het voertuig te stallen. Zeker als een voertuig op meerdere plekken aan de straat moet zijn, is dit problematisch. Hierdoor wordt het voor laad- & losverkeer acceptabeler om even de auto op de straat te stallen.

Omdat niet alle parkeerplekken laad- & losplekken zijn, bestaat de kans dat leveranciers niet voor de deur van hun klant kunnen parkeren. Daardoor moeten zij extra lopen met hun spullen. Op straat voor de deur parkeren wordt zo een aantrekkelijk alternatief, zeker als dit gedrag niet wordt bestraft.

Handhaving

Door leveranciers die stilstaan op de rijweg en auto's die parkeren op laad- en losplekken direct aan te spreken (en eventueel te beboeten), wordt het gedrag vaker afgestraft. Hierdoor wordt het minder aantrekkelijk om stil te staan op die plekken.



2.10. Er is weinig ruimte op de stoep

De te smalle stoep werd als probleem op zich en als oorzaak van verschillende problemen genoemd tijdens verschillende bijeenkomsten met bewoners. ‘Er is weinig ruimte op de stoep’ werd in de enquête gemiddeld als ‘beetje belangrijk’ beoordeeld. In de prioritering van probleemgedrag stond het onderwerp op plek 9 (van de 15).

Bewoners geven aan dat de huidige stoep te smal is voor alle activiteiten die erop plaatsvinden, dit kan leiden tot overlast van andere stoepgebruikers of gevoelens van onveiligheid.

Problemen door ruimtegebrek

Een stoep met te weinig ruimte voor de activiteiten draagt bij aan een aantal problemen:

Conflicterende activiteiten

Als veel activiteiten op een kleine ruimte worden uitgevoerd, kunnen deze met elkaar conflicteren. Het laden en lossen kan bijvoorbeeld voetgangers hinderen in het over de stoep lopen of op de stoep stilstaande pratende mensen hinderen andere voetgangers. Dit soort conflicten kunnen tot frustraties leiden.

Overprikkeling

De activiteiten en de aanwezig mensen en objecten prikkelen het zenuwstelsel van mensen die de stoep gebruiken. Als deze toenemen door intensief gebruik, kunnen deze het gewenste prikkelniveau van mensen overstijgen. Dit kan leiden tot een onprettig gevoel en stress.

Veiligheidsbeleving

Beperkte ruimte om te bewegen maakt het lastig voor voetgangers om andere stoepgebruikers te ontlopen. Hierdoor is het voor voetgangers beperkt mogelijk om mogelijke situaties van straatintimidatie te ontlopen. Dit kan leiden tot gevoelens van onveiligheid.

Normgedrag

Mensen zoeken in de fysieke ruimte naar aanwijzingen hoe zij deze moeten gebruiken. Een smalle stoep en brede weg met veel parkeerplaatsen kan door mensen geïnterpreteerd worden als aanwijzing dat autorijden de gewenste manier van

transport is, dat terwijl trage vormen van verkeer in woon en winkelgebieden wenselijk zijn.

Strategieën meer ruimte stoep

Hierna volgen mogelijke strategieën om meer ruimte op de stoep te creëren voor de activiteiten die daar plaatsvinden:

Bredere stoep

Op een bredere stoep hebben dezelfde hoeveelheid mensen meer ruimte per persoon of vergroot het de capaciteit van de stoep. Dit is onderdeel van de herinrichting.

Minder functies op de stoep

Door het aantal functies op de stoep te beperken die de vrije ruimte van de stoep verkleinen (zoals het stallen van fietsen of terrassen), blijft de vrije ruimte voor voetgangers zo groot mogelijk.

Bottlenecks zijn plekken waardoor objecten of de breedte van de stoep een versmalling in het voetpad ontstaat. Hier ontstaan vaak opstoppingen als het druk is omdat voetgangers hier moeten 'ritsen'. Door deze bottlenecks te verwijderen, ontstaan er minder opstoppingen voor voetgangers. Dit maakt de stoep prettiger om te gebruiken.

Functies afbakenen

Door plekken voor specifieke functies te markeren op de stoep, wordt voor alle gebruikers duidelijk welk gedrag toegestaan en gewenst is binnen die markering. Dit vergroot de kans dat mensen zich aan deze regels houden en alleen op die plek objecten stallen (bijvoorbeeld fietsen of stoelen en bankjes voor een terras) en niet buiten de markering.

Hiervoor kunnen verschillende functiestroken aangehouden worden, waarbij bijvoorbeeld een strook bestemd is voor uitstalling, een strook voor voetgangers en voor overige functies (zoals terrassen, fietsenstallingen of parkeerplekken). Door overige functies buiten voetgangersstrook op de stoep te positioneren, is de kans het grootste dat de vrije ruimte voor voetgangers vrij blijft.

2.11. Afvalbakken staan op onlogische plekken in de wijk

De onlogische locaties van afvalbakken werden in de observatie als probleem geïdentificeerd dat bijdraagt aan het gooien van zwerfafval op straat. Het op straat gooien van afval werd door werkgroep als probleemgedrag benoemd. ‘Afvalbakken staan op onlogische plekken in de wijk’ werd in de enquête gemiddeld als ‘beetje belangrijk’ beoordeeld. In de prioritering van probleemgedrag stond het onderwerp op plek 10 (van de 15).

Bewoners geven aan zwerfafval als overlast te ervaren omdat het afval er onverzorgd uitziet, het kan gaan stinken en het een teken is dat mensen zich niet aan de regels houden.

Interventies verbeteren gebruik afvalbakken

Lees ook "2.5. Afval wordt bijgeplaatst bij afval- en kringloopcontainers" op pagina 16. Het probleemgedrag vertoont veel gelijkenissen met het bijplaatsen van afval bij afval- en kringloopcontainers.

Afvalbakken zijn een belangrijk mechanisme in het verminderen van zwerfafval. Hierbij kan grofweg gesteld worden dat het gewenst gebruik van de afvalbak zo gemakkelijk mogelijk moet zijn voor mensen die afval hebben. Dit heeft een aantal consequenties:

Bereikbaarheid

De kans dat mensen een afvalbak gebruiken wordt vergroot als deze zich op loopafstand bevinden van de plek waar zij zich realiseren dat zij afval hebben. Dit betekent dat langs veel gebruikte voetpaden om de 50 meter een afvalbak staat. Hierdoor bevindt een persoon op deze paden zich nooit verder dan 25 meter van een afvalbak.

Ook heeft het de voorkeur om afvalbakken nabij afval-hotspots te plaatsen. Dit zijn plekken waar mensen veel afval bij zich hebben. Denk aan eetgelegenheden of plekken waar grootvuil aangeboden wordt.

Zichtbaarheid

De kans dat mensen een afvalbak gebruiken wordt vergroot als ze deze gemakkelijk kunnen waarnemen. Door voor afvalbakken een van de omgeving onderscheidende vorm, kleur en materiaal te gebruiken, worden deze beter zichtbaar. Een afvalbak die te netjes is weggewerkt in het straatbeeld verkleint de kans dat deze wordt gebruikt. Ook worden ze idealiter zo geplaatst dat er geen zicht-belemmerende obstakels staan tussen het pad en de afvalbak.

Gebruiksvriendelijkheid

De kans dat mensen een afvalbak gebruiken wordt vergroot als deze gebruiksvriendelijk is. Dit betekent dat de bak zo gepositioneerd is dat de opening gericht is op de dominante loopstroom of dat de opening van alle zijden te gebruiken is. Ook is de opening groot genoeg dat klein afval (bijvoorbeeld tasjes van eetgelegenheden, etensbakjes of etensresten) gemakkelijk in de bak gedeponeerd kan worden.





3. Interventie concepten

Op basis van de strategiebespreking heeft de werkgroep een selectie gemaakt van mogelijkheden die zij geschikt acht om toe te passen in de Kanaal- en Damstraat. Deze zijn door Omgevingspsycholoog omgezet tot een concept idee voor een interventie. Deze concepten worden in dit hoofdstuk gepresenteerd.

3.1. Kijkwijzer

In dit hoofdstuk zijn verschillende afbeeldingen te zien van ruimtelijke concepten. Deze afbeeldingen geven een idee van hoe het concept eruit kan zien. Als het concept uitgevoerd wordt, kan er nog veel wijzigen aan bijvoorbeeld de materialen, vorm of afmetingen. Hieronder wordt kort toegelicht hoe deze afbeeldingen het best gelezen en geïnterpreteerd kunnen worden.

De concepten zijn nog niet ingepast in het straatontwerp. Ook is er nog geen haalbaarheidsonderzoek gedaan voor ieder concept. Hierdoor kan het zijn dat sommige concepten nog afvallen of in vorm en afmeting wijzigen voordat ze worden geïmplementeerd.

Sommige afbeeldingen bevatten kleuren. Deze kleuren zijn toegevoegd om een bepaald onderdeel van een afbeelding te benadrukken of te laten opvallen. Deze kleuren en vlakken horen niet bij het concept en zijn geen indicatie van de te kiezen kleur, tenzij expliciet aangegeven.

Soms toont een afbeelding meerdere concepten. Dat er meerdere concepten in één afbeelding staan, betekent niet dat ze gezamenlijk uitgevoerd moeten worden. De reden dat er soms meerdere concepten in één afbeelding staan, is dat de afbeeldingen van de aanzichten gemaakt zijn in één 3D model waarin alle interventies staan.



3.2. Afval

Containertuinen

Het doel van containertuinen is het verminderen van bijgeplaatst afval naast containers. De plantenbak wordt rondom de container op het metalen plateau geplaatst. De plantenbak vormt een fysieke belemmering om het afval tegen de bak aan te plaatsen en activeert de norm van schoon en netjes. Dit verkleint de kans op het bijplaatsen van afval.

Succesfactoren:

- De plantenbak dekt het gehele plateau af, met uitzondering van de ruimte die nodig is om de inwerpzuil te bereiken.
- De plantenbak omsluit de inwerpzuil en is schokbestendig, zodat de bak op zijn plek blijft en niet beschadigt tijdens het legen van de container.
- Kies voor stevige planten die het gehele jaar hun blad behouden.
- Spreek af wie de planten onderhoudt en voorzie deze persoon of partij van budget.

De kans is kleiner dat mensen hun afval in een tuintje zetten dan tegen een metalen afvalbak. De plantenbakken wekken associaties op van natuur, duurzaamheid en milieuvriendelijkheid die samenhangen met de norm duurzaam gedrag. Ook voegen de bakken extra groen toe aan de omgeving, waardoor de plek aantrekkelijker wordt. Tot slot vormt de plantenbak een fysiek obstakel, die het moeilijker maakt om afval tegen de container te plaatsen.

De plantenbakken moeten op maat gemaakt worden voor de afmetingen van de plateaus en inwerpzuilen van de ondergrondse containers.

Stel een adoptieprogramma op waarbij buurtbewoners gefaciliteerd worden om voor de containertuin te zorgen. Dit versterkt het gevoel van eigenaarschap van de openbare ruimte door de buurt. Door te communiceren dat de tuintjes geadopteerd zijn, wordt de impliciete boodschap gecommuniceerd dat dit een woonbuurt is waar bezoekers te gast zijn.

Houd de container en de omgeving visueel schoon. Richt de omgeving van de container zo in dat deze een aantrekkelijke, schone, frisse, en verzorgde uitstraling heeft. Dit activeert de norm van ‘net’ gedrag bij







gebruikers. Hierdoor wordt de kans vergroot dat mensen de containers gebruiken zoals bedoeld en de omgeving netjes laten.

Verspreid een citrusgeur rondom de container door een concentraat toe te voegen aan het schoonmaakmiddel. De geur wekt een associatie van schoonmaken op. Hierdoor vergroot het de kans dat mensen net gedrag gaan vertonen.

Onderhoud de container en de omgeving goed. Herstel vervuiling en beschadiging direct. Tekenen van gebrekkig onderhoud, verloedering en vervuiling kunnen worden geïnterpreteerd dat niemand voor dergelijke plekken lijkt te zorgen. Daardoor beïnvloeden ze de veiligheidsbeleving negatief.

Leeg de container bijtijds en verhelp defecten meteen, zodat goed gebruik altijd mogelijk is.

Combineer deze oplossing met de vloersticker, zie "Vloercoatings of stickers" op pagina 34.

Lees ook "2.5. Afval wordt bijgeplaatst bij afval- en kringloopcontainers" op pagina 16.



Voorbeeld Room for Concepts - CityGard, uitgevoerd in de gemeente Den Haag

Vloercoatings of stickers

Vloercoatings hebben als doel om het bijplaatsen van afval bij containers te verminderen. Een deel van het bijplaatsafval is grofvuil. Dit kunnen bewoners laten ophalen door de gemeente. Breng een coating aan op de bestrating die deze boodschap communiceert. Hierdoor worden bewoners geattendeerd op deze mogelijkheid. Dit verkleint de kans op bijplaatsafval.

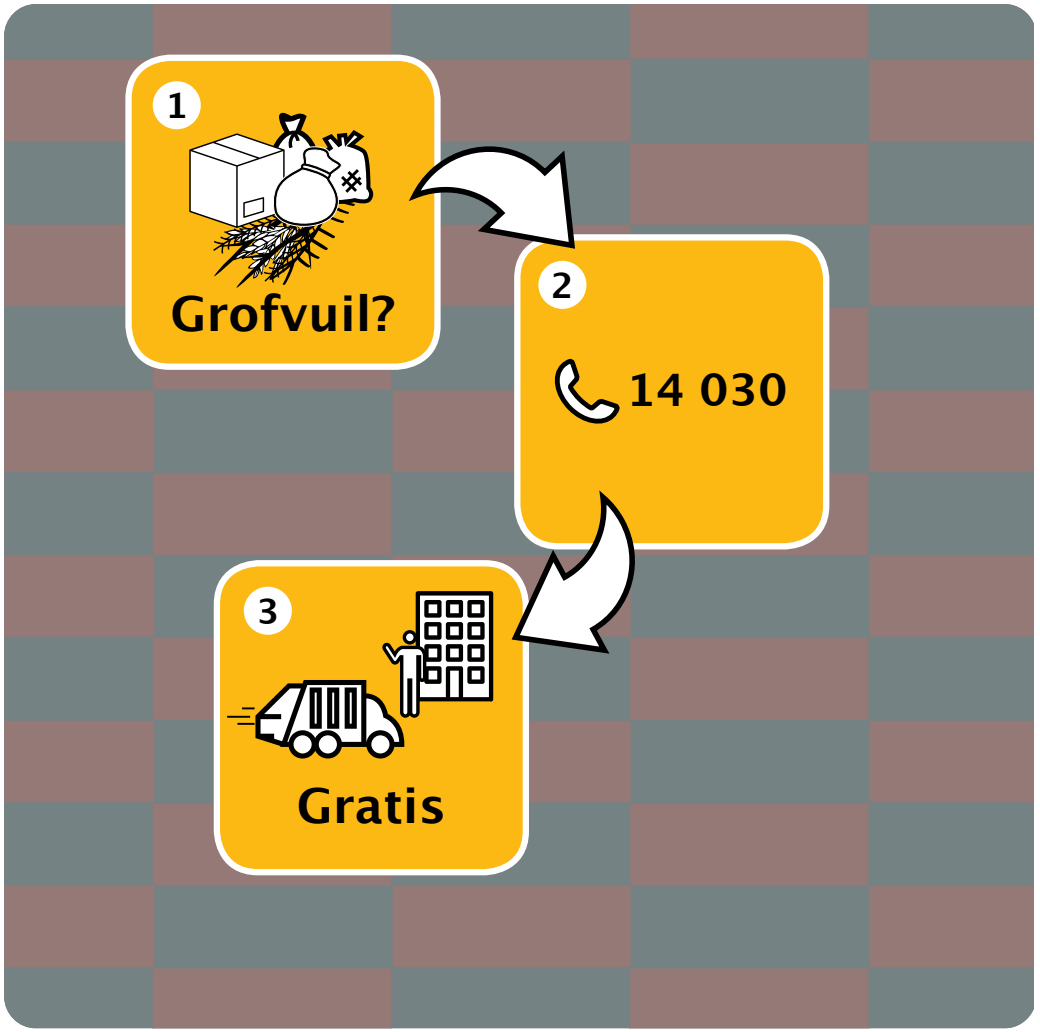
Succesfactoren:

- Communiceer met iconen en simpele tekst, zodat ook mensen die de Nederlandse taal niet goed matig zijn de boodschap snappen.
- Communiceer stap voor stap wat een bewoner moet doen.
- Gebruik kleuren met een hoge contrastwaarde die ook goed leesbaar is in het donker, zoals zwart op geel of zwart op wit.
- Gebruik lettertypes en kleuren uit de stijlgids van de gemeente Utrecht, dit vergroot de legitimiteit van de boodschap.
- Gebruik hoogwaardige coating en vormgeving, zodat de uiting niet bijdraagt aan een verloederd straatbeeld.
- Onderhoud de sticker en vervang deze bij slijtage.
- Plaats de boodschap goed zichtbaar vóór de containers.

Maak een totaalbeeld dat bestaat uit verschillende losse onderdelen (stickers of coatings). Hierdoor is het ontwerp per containerlocatie aan te passen. Houd de boodschap neutraal of positief.

Combineer deze oplossing met de containertuinen, zie "Containertuinen" op pagina 32.

Lees ook "2.5. Afval wordt bijgeplaatst bij afval- en kringloopcontainers" op pagina 16.



De grijze en bruine vlakken zijn ter illustratie van straatstenen. Ze zijn geen onderdeel van het concept

Boombanken

Boombanken hebben als doel om afval te verhinderen in boomspiegels. Een bank rondom de boomspiegel belemmert het plaatsen van afval. Daarnaast benadrukt een bank gezelligheid en ontmoeten. De straat krijgt daardoor een vriendelijkere en socialere aanblik. Hierdoor vergroot het vermogen van de straat om (nieuwe) sociale contacten tussen mensen te bevorderen.

Succesfactoren:

- Omcirkel met de boombank de boomspiegel volledig, zodat er geen onbestemde ruimte ontstaat.
- Dek open grond rond de boomstam af met beplanting of een rooster.
- Gebruik voor de boombank een robuust materiaal, zoals beton, dat slijtage en vandalismebestendig is.
- Gebruik een hoogwaardige afwerking, zoals gepolijst beton, wat de norm 'netjes' activeert.
- Onderhoud de banken goed zodat ze schoon en heel blijven.
- Stem afmetingen voor de boombank af op het formaat van volwassen bomen en straat. Voorkom dat de bank een pietluttige uitstraling krijgt.

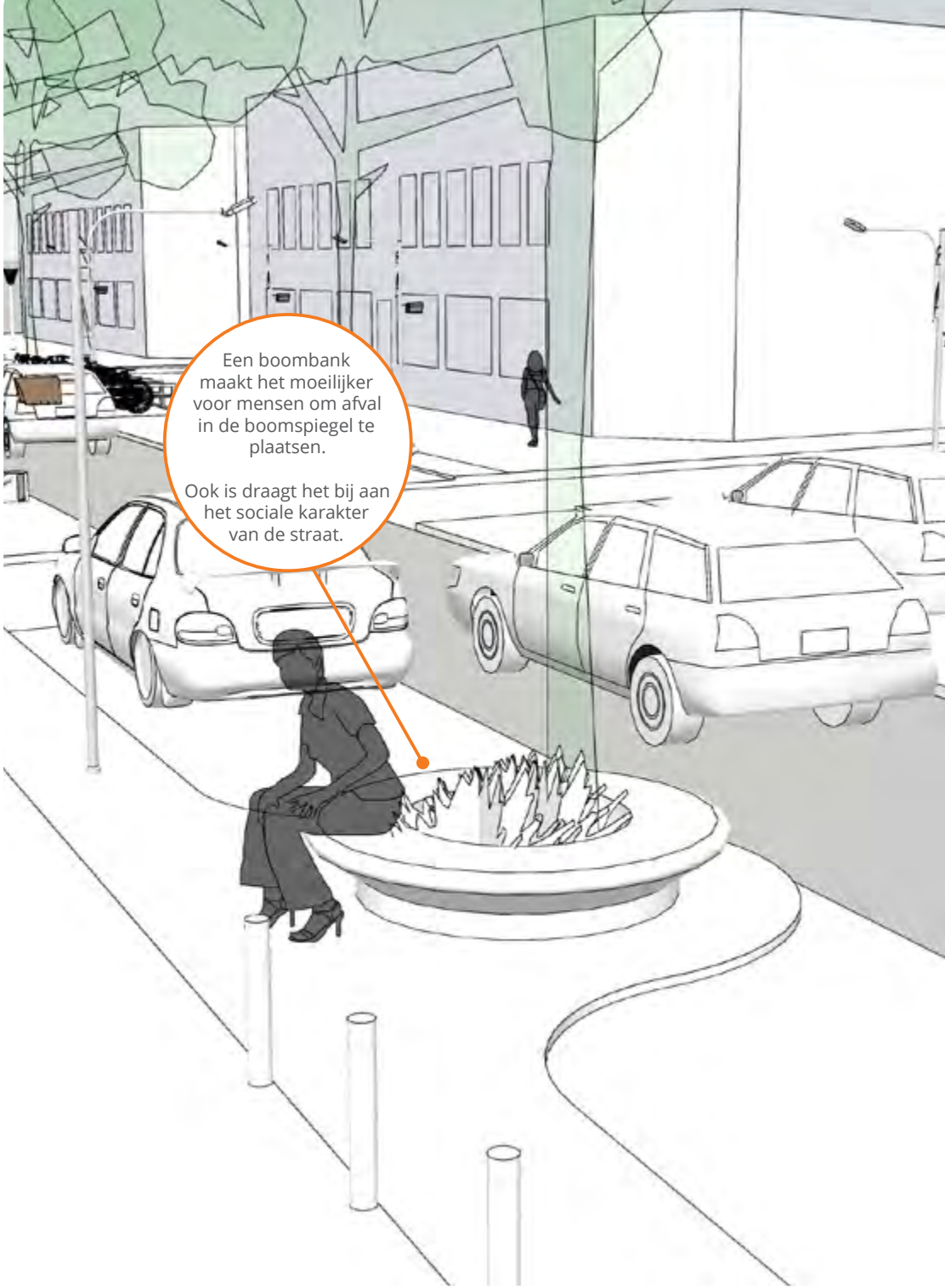
Sluit met de vormgeving, kleur en materialisering aan op de meest gebruikte materialen, kleuren en vormen in de straat zodat eenheid wordt ervaren.

Overweeg een houten of kunststof afwerking op de bovenzijde van de boombank. Bij koud en nat weer is de bank dan ook prettig te gebruiken.

Plaats het zitgedeelte op minimaal 80cm van het voetpad. Dit is een prettige afstand voor zittende mensen met de mensen die voorbij op straat lopen. Plaats bij boombanken ook afvalbakken. De plek is door het plaatsen van de boombanken verblijfsgebied geworden. Dit trekt mensen aan die hun afval kwijt willen.

Het probleem van afval in de boomspiegel speelt vooral in het winkelgedeelte. De bloembakken moeten vooral in dat deel van de straat worden geplaatst. De bloembakken oplossing is in de straat goed te combineren met "Bloem- of plantenbakken" op pagina 36. Deze kunnen bijvoorbeeld om-en-om geplaatst worden.

Lees ook "2.7. Afval in perkjes en bij bomen" op pagina 20.



Bloem- of plantenbakken

Bloem- en plantenbakken rondom bomen hebben als doel om afval te verhinderen in boomspiegels. De bakken vormen een obstakel waardoor het moeilijker wordt om afval in de boomspiegel te plaatsen. Daarnaast voegen ze extra groen toe aan de omgeving, waardoor de plek aantrekkelijker wordt. Ook wekken planten de associatie op van natuur en laten ze zien dat er voor de plek gezorgd wordt. Dit stimuleert de aanwezigheid van socialere normen in de omgeving.

Succesfactoren:

- Omcirkel met de bloem- of plantenbakken de boomspiegel volledig, zodat er geen onbestemde ruimte ontstaat.
- Kies voor stevige planten die het hele jaar hun blad houden.
- Gebruik voor de bloem- of plantenbakken een robuust materiaal, zoals beton, dat slijtage en vandalismebestendig is.
- Gebruik een hoogwaardige afwerking, zoals gepolijst beton, wat de norm 'netjes' activeert.
- Onderhoud de banken goed zodat ze schoon en heel blijven.

Verken de mogelijkheid van een adoptieprogramma waarbij buurtbewoners gefaciliteerd worden om voor de bloem- of plantenbakken te zorgen. Dit versterkt het gevoel van eigenaarschap van de openbare ruimte door de buurt.

Door te communiceren dat de bloem- of plantenbakken geadopteerd zijn, wordt de impliciete boodschap gecommuniceerd dat dit een woonbuurt is waar bezoekers te gast mogen zijn, niet andersom.

Sluit met de vormgeving, kleur en materialisering aan bij de meest gebruikte materialen, kleuren en vormen in de straat zodat eenheid wordt ervaren en een rustiger straatbeeld.

Het probleem van het plaatsen van afval in de boomspiegel speelt vooral in het winkelgedeelte. De bloem- of plantenbaken moeten vooral in dat deel van de straat worden geplaatst. De bloem- of plantenbakken oplossing is in de straat goed te combineren met "Boombanken" op pagina 35. Deze kunnen bijvoorbeeld om-en-om geplaatst worden.

Lees ook "2.7. Afval in perkjes en bij bomen" op pagina 20.





Afvalbakken in alle talen

De afvalbak in alle talen draagt bij aan een beter gebruik van afvalbakken en het uiten van een Lombok-identiteit. Op afvalbakken staat in verschillende talen het woord afval. Bezoekers en bewoners van verschillende afkomst herkennen hun eigen taal en voelen zich aangesproken op hun (deel-) identiteit. Hierdoor ervaren zij dat de boodschap ook voor hen bedoeld is. Daarmee is de afvalbak ook een uiting van de multiculturele identiteit van de buurt. Dit vergroot de kans dat mensen de afvalbak zullen gebruiken.

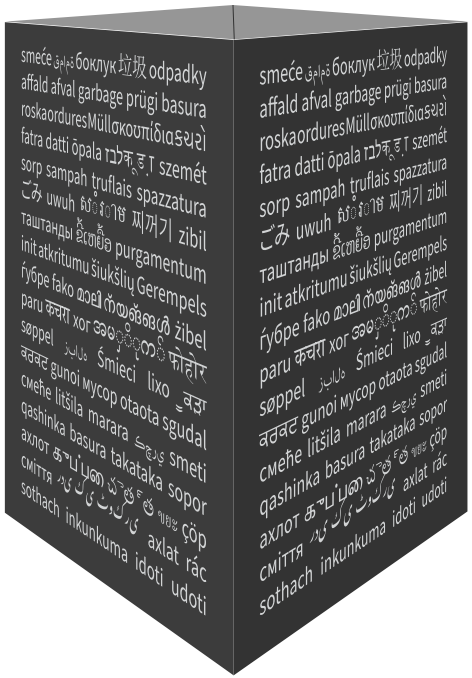
Succesfactoren:

- Stem de tekst af op de talen die gesproken worden in Lombok. (In het voorbeeld staan waarschijnlijk meer talen dan er in Lombok gesproken worden)
- Plaats de tekst op de zichtbare zijden van de bak, zodat voetgangers de tekst kunnen lezen.
- Zorg voor een hoogwaardige uitstraling die bijdraagt aan een verzorgd straatbeeld. Als gekozen wordt voor een sticker, zorg dat deze bij slijtage wordt vervangen.
- Plaats afvalbakken op goed zichtbare en bereikbare locaties, op een onderlinge afstand van maximaal 25 meter (in winkelgebied) of 50 meter (woongebied). Plaats bakken nabij hotspots als eetgelegenheden of verblijfsplekken.
- Positioneer de bakken zo, dat het afval gemakkelijk in de bak te gooien is vanaf de dominante loopstroom.

De tekst kan uitgesneden worden uit metaal van de buitenhuls van de bak of met een sticker op een bestaand vuilnisbak-model worden geplakt.

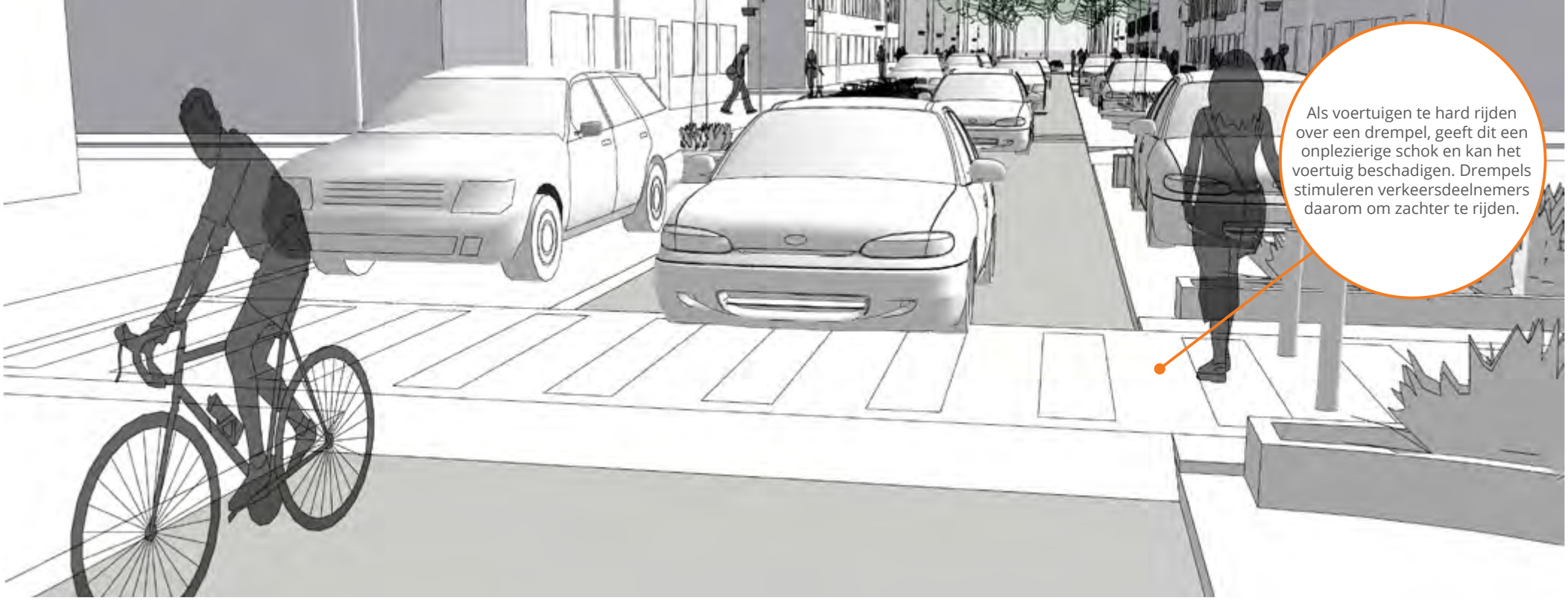
Houd de afvalbak en de omgeving visueel schoon. De omgeving moet zo zijn ingericht dat deze de norm van ‘net’ gedrag bij gebruikers activeert. Onderhoud de afvalbak en de omgeving daarom goed. Herstel vervuiling en beschadiging direct. Leeg de afvalbak bijtijds en verhelp defecten direct, zodat gewenst gebruik van de bakken door bewoners en bezoekers altijd mogelijk is.

Lees ook "2.11. Afvalbakken staan op onlogische plekken in de wijk" op pagina 29.





In dit voorbeeld is de tekst uit het metaal van de buitenhuls van de bak gesneden.



3.3. Verkeer

Het nieuwe ontwerp van de straat en het eenrichtingsverkeer zal waarschijnlijk een deel van de ervaren gedragsproblemen in verkeer verminderen. Ook bleken een aantal interventies onhaalbaar (deze staan in "Bijlage A: Overige concepten" op pagina 51). Daarom is het aantal conceptoplossingen voor het thema verkeer beperkt.

Drempel met oversteekplaats

Drempels hebben als doel de snelheid van automobilisten te verminderen. Als automobilisten te hard over de drempel rijden, geeft dit een onplezierige schok en kan de auto beschadigen. Dit stimuleert automobilisten om hun snelheid te minderen.

Succesfactoren:

- Bij een hogere drempel moeten automobilisten meer remmen.
- Kies voor een van de rijweg afwijkende kleur en materiaal. Hierdoor lijken de drempels optisch hoger en vallen ze meer op voor verkeersdeelnemers.

Bij elke twee a drie bouwblokken in het oosten van de Kanaalstraat en in de Damstraat kan een drempel op de rijweg worden geplaatst. Drempels kunnen gecombineerd worden met oversteekplaatsen voor voetgangers. Hierdoor steken voetgangers over op een plek waar automobilisten minder hard rijden. Hierboven is dit weergegeven met een zebrapad. De uitvoering hoeft niet met een zebrapad, zolang voor alle verkeerdeelnemers de voorrangssituatie duidelijk is.

De oversteekplaats kan nog meer worden benadrukt door obstakels te verwijderen die het zicht belemmeren van de rijweg op de stoep ter hoogte van de oversteekplaats. Bijvoorbeeld door hier geen parkeerplaatsen, laadplekken of bomen te plaatsen.

Lees ook "2.2. Auto’s rijden te hard over de Kanaalstraat" op pagina 10.

Oversteekpaden geïntegreerd in de voetgangersstroom

Oversteekplaatsen zijn ontwikkeld om de ervaring van sociale veiligheid op de stoep te bevorderen (vanwege de koppeling met drempels, staat de interventie nu onder 'verkeer'). De plekken zijn zo ingericht dat voetgangers zo gemakkelijk mogelijk van de ene naar de andere zijde van de straat kunnen oversteken. Ze bieden een uitwijkmogelijkheid voor mensen die op de stoep lopen en zich sociaal onveilig voelen.

Succesfactoren:

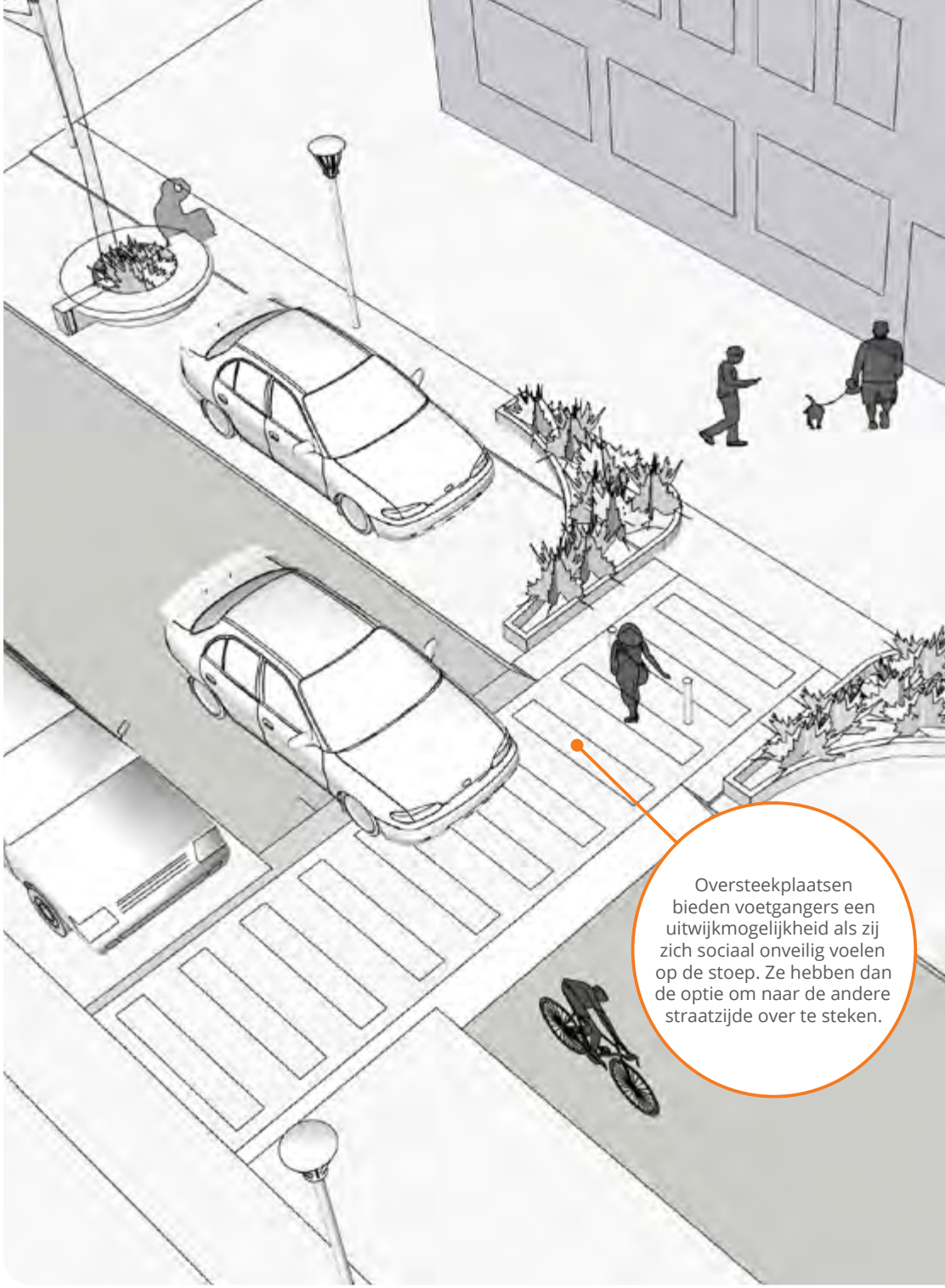
- Positioneer de oversteekplaatsen op gelijke intervallen van elkaar. Hierdoor ervaren mensen de betrouwbaarheid dat ze snel kunnen oversteken.
- De inrichting van de oversteekplaats communiceert duidelijk welke verkeersstroom voorrang heeft. Dit kan duidelijk gemaakt worden met borden of een zebrapad.
- Licht de oversteekpaden en de opstelplek uit, zodat het voetpad en wachtende voetgangers goed zichtbaar zijn in donkere situaties.

Oversteekpaden kunnen het beste zo worden ontworpen dat ze maximaal comfort en veiligheid verschaffen tegenover het overige verkeer. Fysieke afscheidingen aan de functiestrook zijn hiervoor geschikt. Deze afscheiding kan eventueel worden geïntegreerd met een (lage) groenvoorziening om de straat aantrekkelijker te maken.

Om voor ouderen, mensen met mobiliteit beperkingen en mensen met kinderwagens een aangename oversteek te maken is het belangrijk dat de gehele oversteek op gelijke hoogte blijft ten opzichte van de stoep.

Net als alle andere interventies is het belangrijk dat in het oostelijke deel van de Kanaalstraat alle oversteken er gelijk eruitzien als in het westelijk deel, om eenduidigheid te bevorderen.

Lees ook "2.6. In de Damstraat en de Kanaalstraat weet je niet wat de geldende normen en waarden zijn" op pagina 18 en "2.10. Er is weinig ruimte op de stoep" op pagina 27.



Rammelstroken

Het doel van de rammelstroken is het verlagen van de snelheid. Op het wegoppervlak worden ribbels aangebracht. Deze heten rammelstroken. Als auto's over deze ribbels rijden, veroorzaken deze een trilling in de auto die te horen en te voelen is.

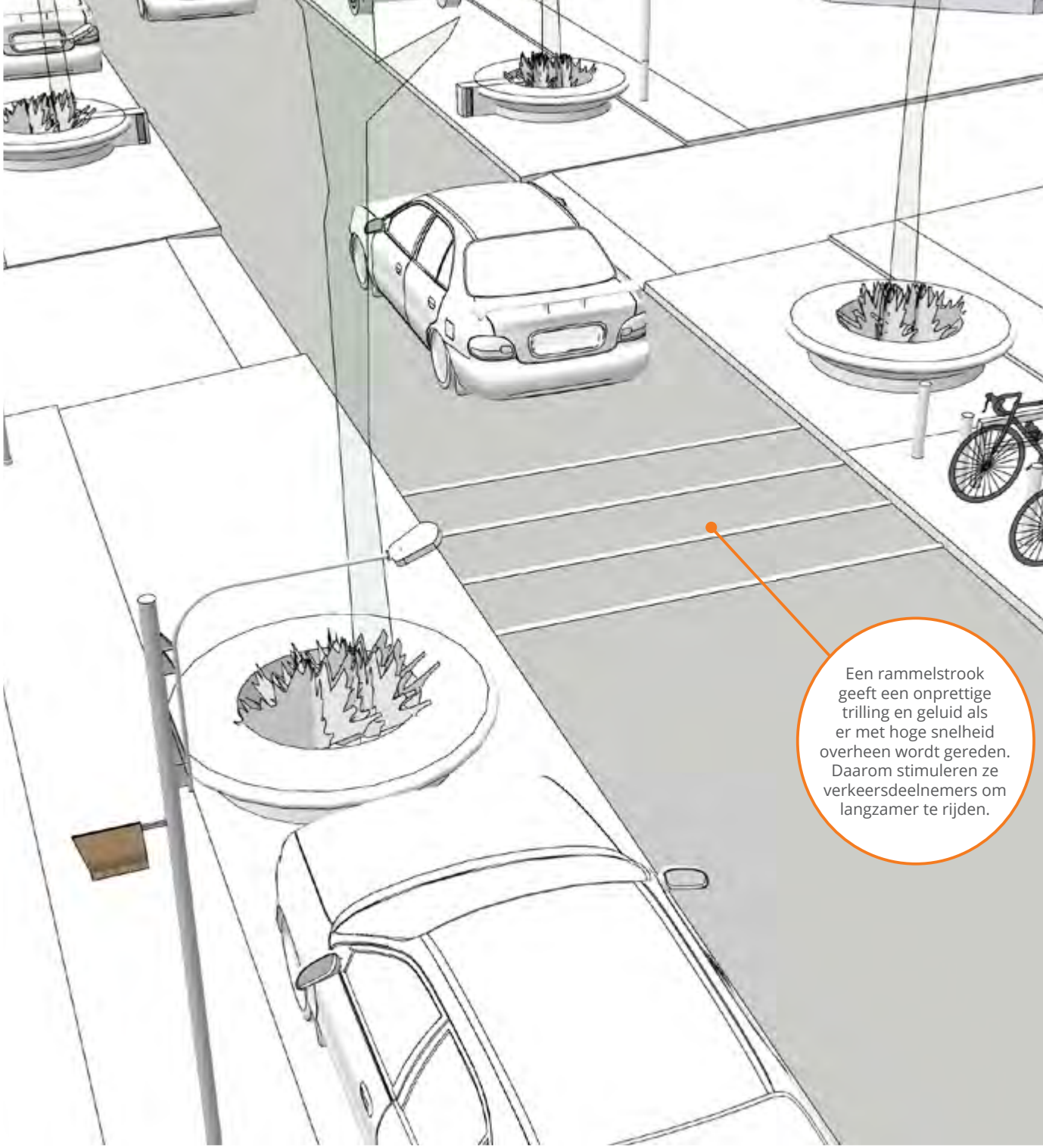
De drempels, al dan niet gecombineerd met oversteekplaats, zijn waarschijnlijk effectiever om de snelheid van automobilisten te verlagen dan de rammelstroken. Deze optie kan daarom opgevat worden als middel om in te zetten als de het nieuwe ontwerp van de straat met drempels het verkeer onvoldoende remt.

Succesfactoren:

- Breng de ribbels aan over de gehele breedte van de weg, zodat auto's er niet overheen kunnen rijden.
- Plaats minimaal 3 of meer ribbels voor een vervelend sensorisch effect in de auto.

Als een auto hard over de ribbels rijdt, ontstaat een vervelend sensorisch effect. Hierdoor worden automobilisten gestimuleerd snelheid te minderen. De intensiteit van de prikkel neemt toe naarmate automobilisten harder gaan rijden. Automobilisten die zich aan de snelheid houden ervaren weinig overlast als ze over de ribbels rijden.

Lees ook "2.2. Auto's rijden te hard over de Kanaalstraat" op pagina 10.



Middeneiland voor fietsers

Het doel van het middeneiland voor fietsers is een veiliger kruising te maken in de overgang van de Damstraat naar de Kanaalstraat. Een middeneiland wat vervelend is om over te fietsen stimuleert fietsers om met een lagere snelheid de fietsstrook (en niet buiten de fietsstrook) op te rijden. Hierdoor ontstaat een overzichtelijker wegbeeld voor automobilisten, omdat zij weten waar ze de fietsers kunnen verwachten en er minder fietsers tegelijk de kruising oprijden.

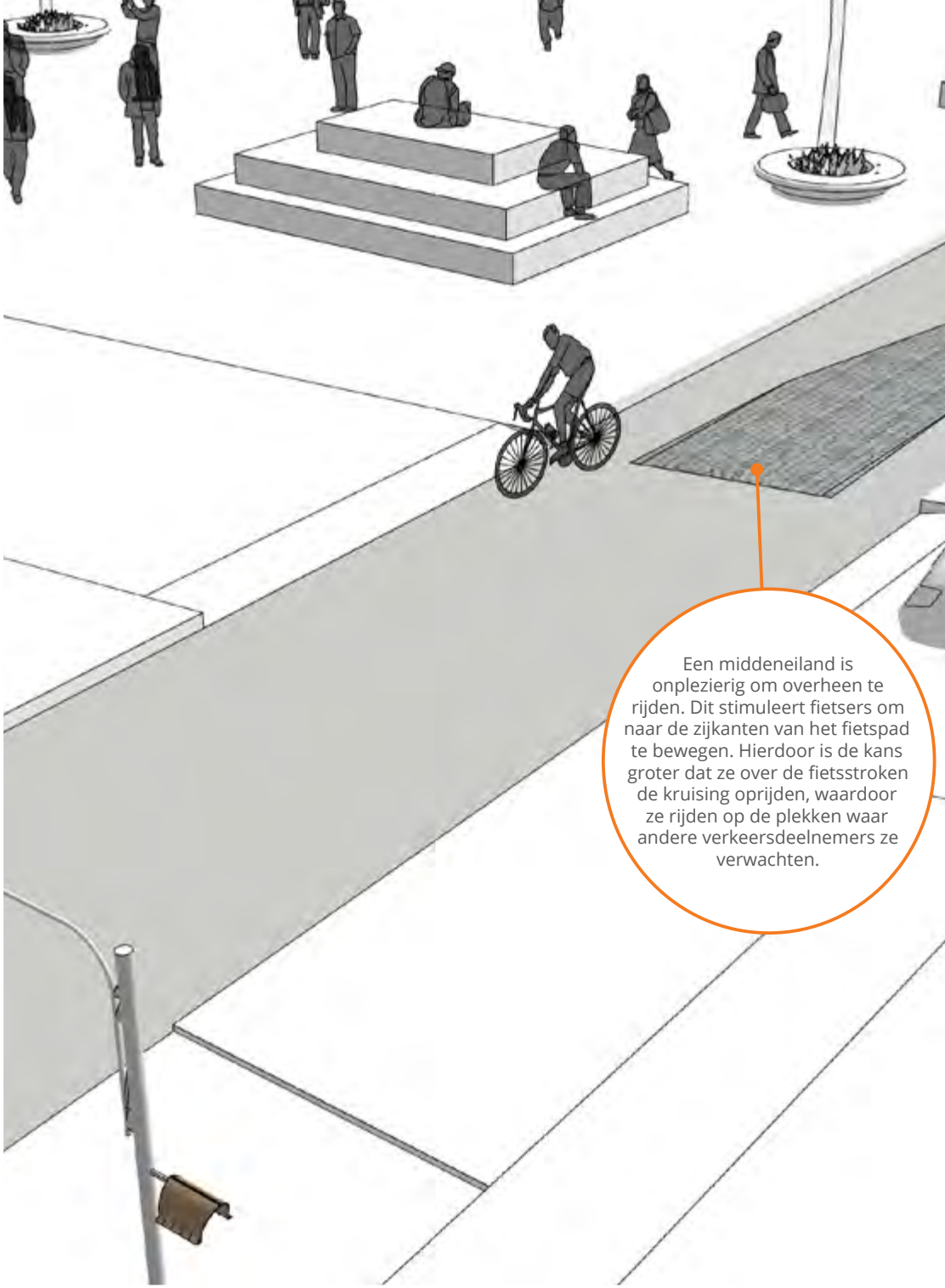
Deze ingreep heeft vooral effect in de huidige situatie en minder in het nieuwe ontwerp. Dit komt omdat in het nieuwe ontwerp de stroom met auto's uit de Kanaalstraat naar de Damstraat verdwijnt. Daarom kan overwogen worden om dit concept tijdelijk toe te passen in de huidige situatie.

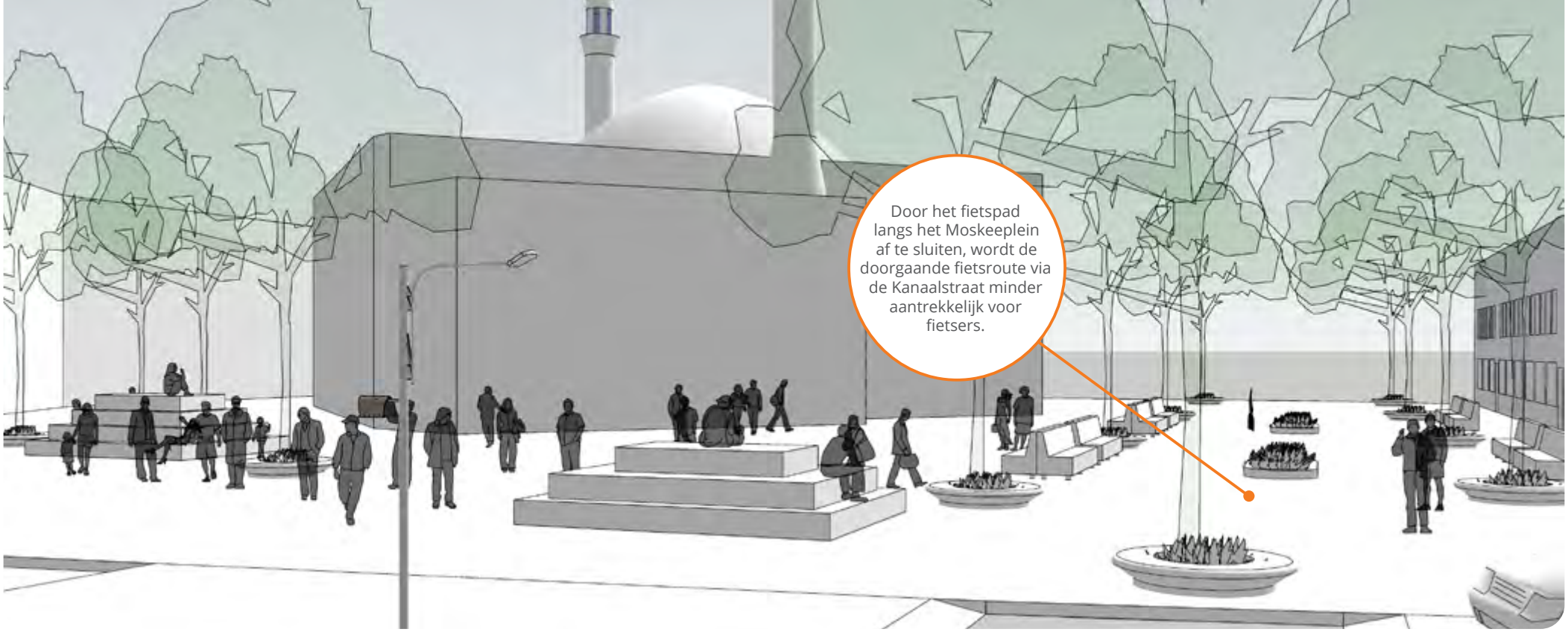
Succesfactoren:

- Plaats het middeneiland bij de overgang tussen fietspad en rijweg kruising.
- Plaats een recht stuk aan het uiteinde van het middeneiland van 2 meter. Hierdoor zijn fietsers niet meer bezig met ritsen als ze de kruising oprijden.
- Kies een materiaalsoort die zoveel mogelijk afwijkt in textuur en kleur van de overige straatstenen. Stenen met een ruwe structuur maken het onprettig om over het middeneiland te rijden.
- Laat het middeneiland een aantal centimeter oplopen naar het midden van het vlak.

Ter overweging; de locatie van het middeneiland wordt ook gebruikt door voetgangers om over te steken. Deze stroom kan conflicteren met de ritsende fietsers. Als dit een probleem blijkt, moet hier een passende oplossing voor uitgewerkt worden.

Lees ook "2.4. De kruising Damstraat-Kanaalstraat (bij de Moskee) is onoverzichtelijk" op pagina 14.





Afsluiten fietspaden Moskeeplein

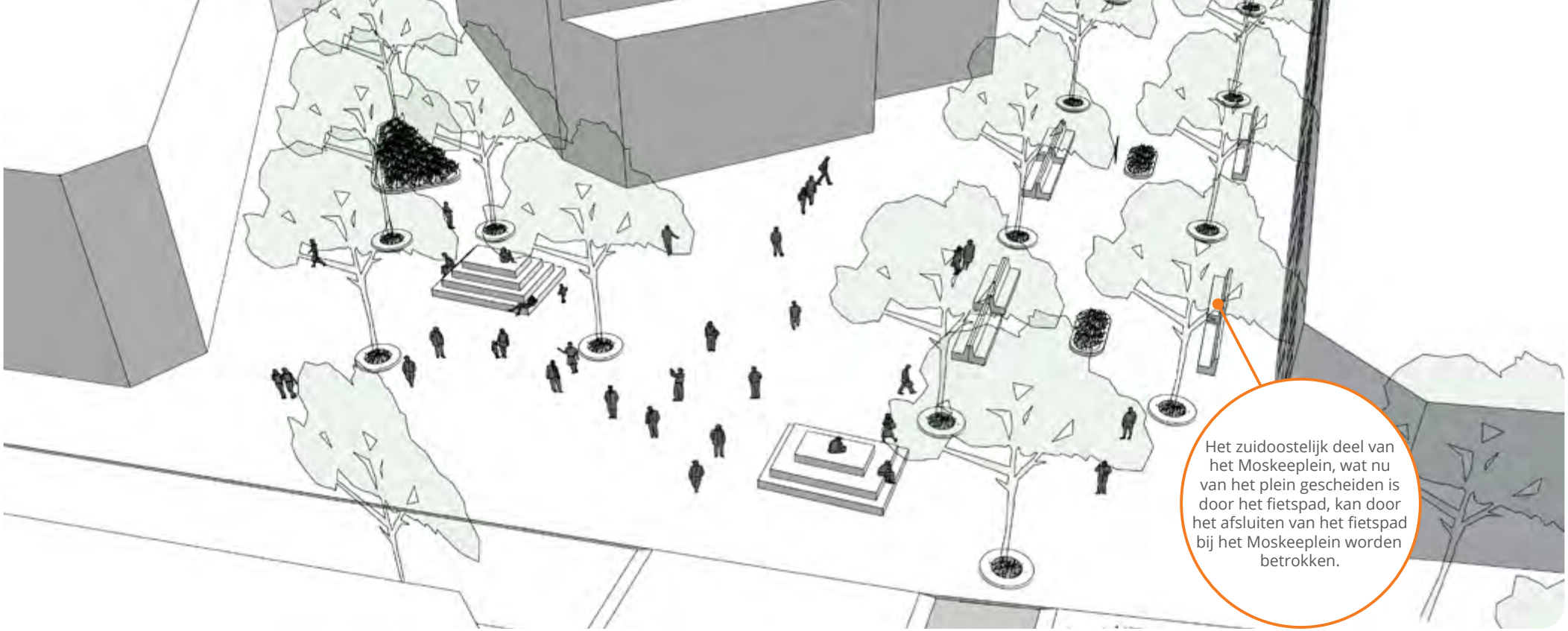
Het afsluiten van het fietspad over het Moskeeplein heeft als doel de kruising overzichtelijker te maken. Fietsers die de Kanaalstraat als doorgaande route gebruiken worden gestimuleerd niet door maar rondom de Kanaalstraat te rijden. Hierdoor daalt de fietsdrukte wat de wegen overzichtelijker en daardoor veiliger maakt. Het Moskeeplein kan hierdoor aantrekkelijker gemaakt worden. Dit vergroot de kans dat er meer mensen langer op het plein verblijven, wat positief is voor de ervaring van sociale veiligheid.

Succesfactoren:

- Verwijder het fietspad en structuren die de vorm van het oude fietspad benadrukken.
- Voeg de twee delen die nu door het fietspad gescheiden worden samen door dezelfde materialen, vormen en objecten te gebruiken.
- Plaats obstakels op de oude opritten van het fietspad en het verloop van de route, zodat het onaantrekkelijk is voor fietsers om de oude route te blijven gebruiken als doorgaande route.
- Richt het plein in als voetgangersgebied waar fietsen toegestaan is.

Het kruispunt verandert in een T-splitsing met twee éénrichtingswegen voor auto's. Hierdoor zijn er minder kruisingen tussen routes van verkeersdeelnemers. Verkeersdeelnemers hebben daardoor minder objecten waarop ze moeten letten, wat de plek overzichtelijker en veiliger maakt.

Door het fietspad af te sluiten verdwijnt ook de fietskruising bij het Westplein. Deze wordt door sommige fietsers als onveilig ervaren. Daarnaast wordt het mogelijk het Zuidoostelijk deel van de Kanaalstraat



samen te voegen met het Moskeeplein. Dit biedt de mogelijkheid om daar een verblijfsruimte te creëren.

Combineer het afsluiten van het Moskeeplein met het ontwikkelen van een doorgaande fietsroute. Deze moet een aantrekkelijk en snel alternatief bieden voor fietsers op de kruip-door-sluip-door wegen door Lombok die ontstaan door het afsluiten van het Moskeeplein. Hierdoor kan de doorgaande fietsstroom van en naar de binnenstad en station gekanaliseerd worden.

Een mogelijkheid is bijvoorbeeld het creëren van een groene doorgaande zone. Bewoners geven aan te ervaren dat er weinig groen in de wijk is. In de zomer draagt dit bij aan oververhitting. Een groene buitenruimte kan een aantrekkelijk plek zijn om in de zomer te verblijven. Het kan ook hangende mannen en jongeren verleiden om minder op de drukke stoepen te verblijven en meer op het Moskeeplein, wat de leefbaarheid van de stoepen bevordert. De levendigheid op het plein neemt toe, waardoor het vermogen van de wijk om (nieuwe) sociale contacten te bevorderen toeneemt.

Lees ook "2.4. De kruising Damstraat-Kanaalstraat (bij de Moskee) is onoverzichtelijk" op pagina 14 en "2.8. Jongeren en (jonge) mannen hangen op straat" op pagina 22.

3.4. Sociale veiligheid

Hoge eenduidigheid in het straatbeeld

Een eenduidig straatbeeld heeft als doel:

- Het duidelijk(er) communiceren van de normen en waarden die in de Kanaal- en Damstraat gelden, zodat de ervaring van veiligheid wordt verbeterd.

- Het verbreden van de stoep, zodat er minder conflicten op de stoep ontstaan en mensen de mogelijkheid hebben om uit te wijken.

Voor zowel gebruikers als voor beheerders moet het duidelijk zijn welke status en functie een plek heeft en wie voor het beheer verantwoordelijk is. Hiervoor is eenduidigheid en duidelijkheid in de zonering en markering van ruimte belangrijk.

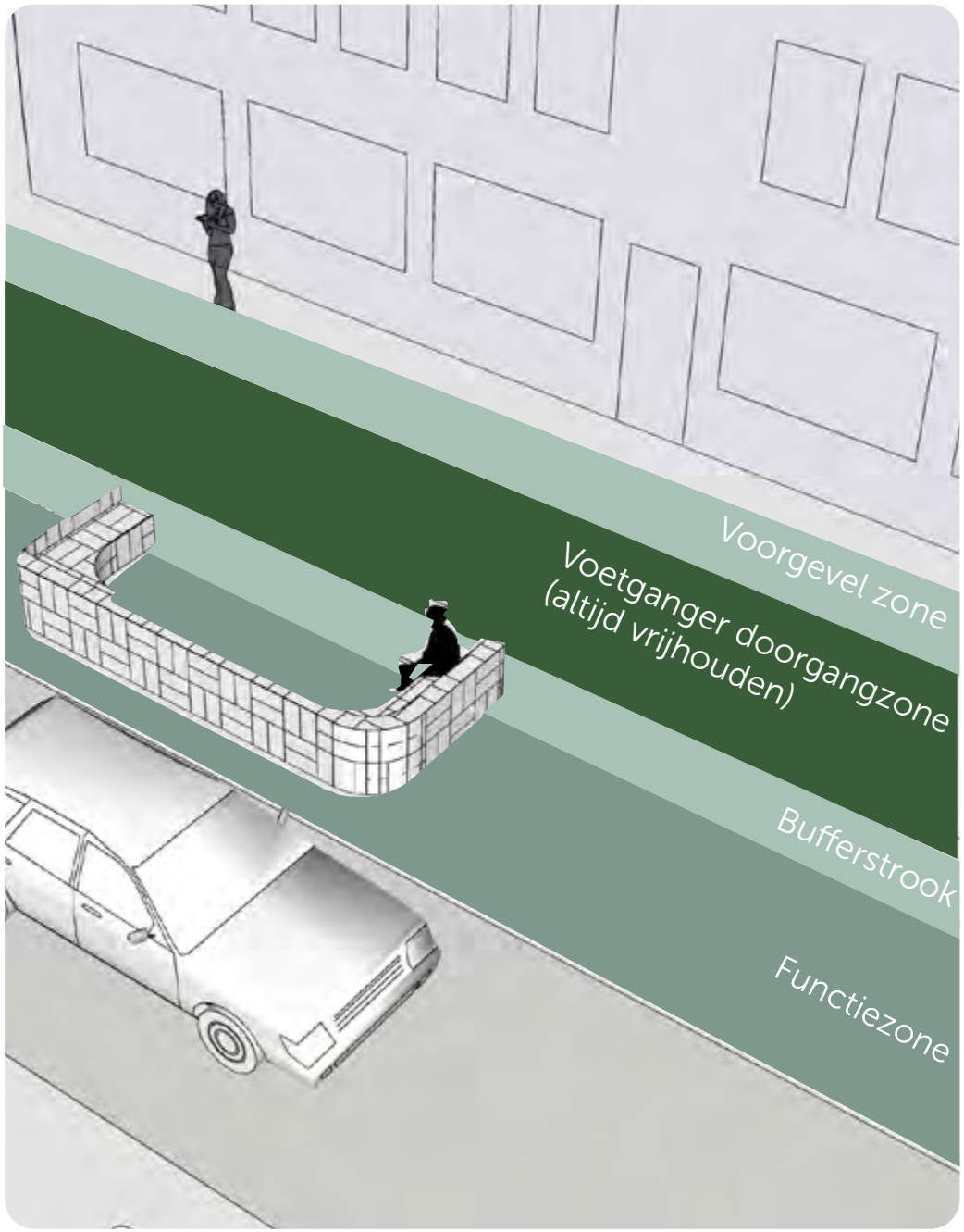
In het oosten van de Kanaalstraat en in de Damstraat zijn er vier zones aan te wijzen met elk een eigen rol. Elke zone heeft een eigen doel.

De voorgevelzone biedt ruimte als verlengstuk voor de panden aan de straat zoals winkelwaar of enkele zitjes. Deze zone is door de gehele straat even breed, zodat er geen discussie ontstaat tussen bewoners en ondernemers over wat wel en niet is toegestaan. Deze zone is idealiter ook gemarkeerd, bijvoorbeeld met grondnagels.

De voetgangerszone is de verkeersruimte met een minimale afmeting van 2,5 meter (hoe groter hoe beter). De bufferstrook biedt ruimte voor losse elementen zoals afvalbakken. De functiestrook huisvest functies zoals parkeren, laden en lossen, fietsnietjes of vuilcontainers. De bufferstrook is belangrijk omdat deze ruimte biedt voor voetgangers om activiteiten uit te voeren, waar in de functie zone geen ruimte is, zonder dat zij het verkeer in de voetgangerszone belemmeren.

De interventies op de volgende pagina's zijn allemaal gericht op het vergroten van de eenduidigheid in het straatbeeld. Het zijn conceptschetsen met als doel om werkbare elementen zichtbaar te maken die eenduidigheid realiseren. Drie elementen komen daarin steeds terug:

- Standaardafmetingen,
- (fysieke) scheidingen tussen zones en
- Hele duidelijke communicatie waarvoor een plek bedoeld is.



De kleuren in de afbeelding zijn gebruikt ter verduidelijking van de zones. Het is niet het voorstel om deze zones te markeren met gekleurde coatings.

Parklets

Een parklet is een publiek toegankelijke zitgelegenheid met groenvoorziening die geplaatst is in de functiestrook. Dit kunnen zowel vaste elementen zijn, als elementen die tijdelijk (bijvoorbeeld seizoen-, of evenementgebonden) gemeenschapsruimte toevoegen.

Succesfactoren:

- Plaats de parklets niet op de voetgangerszone. Hierdoor blijft deze zone vrij voor voetgangers en ervaren zij een ruime stoep.
- Scherm de parklets fysiek af van de straat. Dit geeft mensen die op de parklet zitten een gevoel van veiligheid.
- Markeer het begin en einde van de parklets nadrukkelijk, zodat dit goed waarneembaar is voor verkeersdeelnemers.

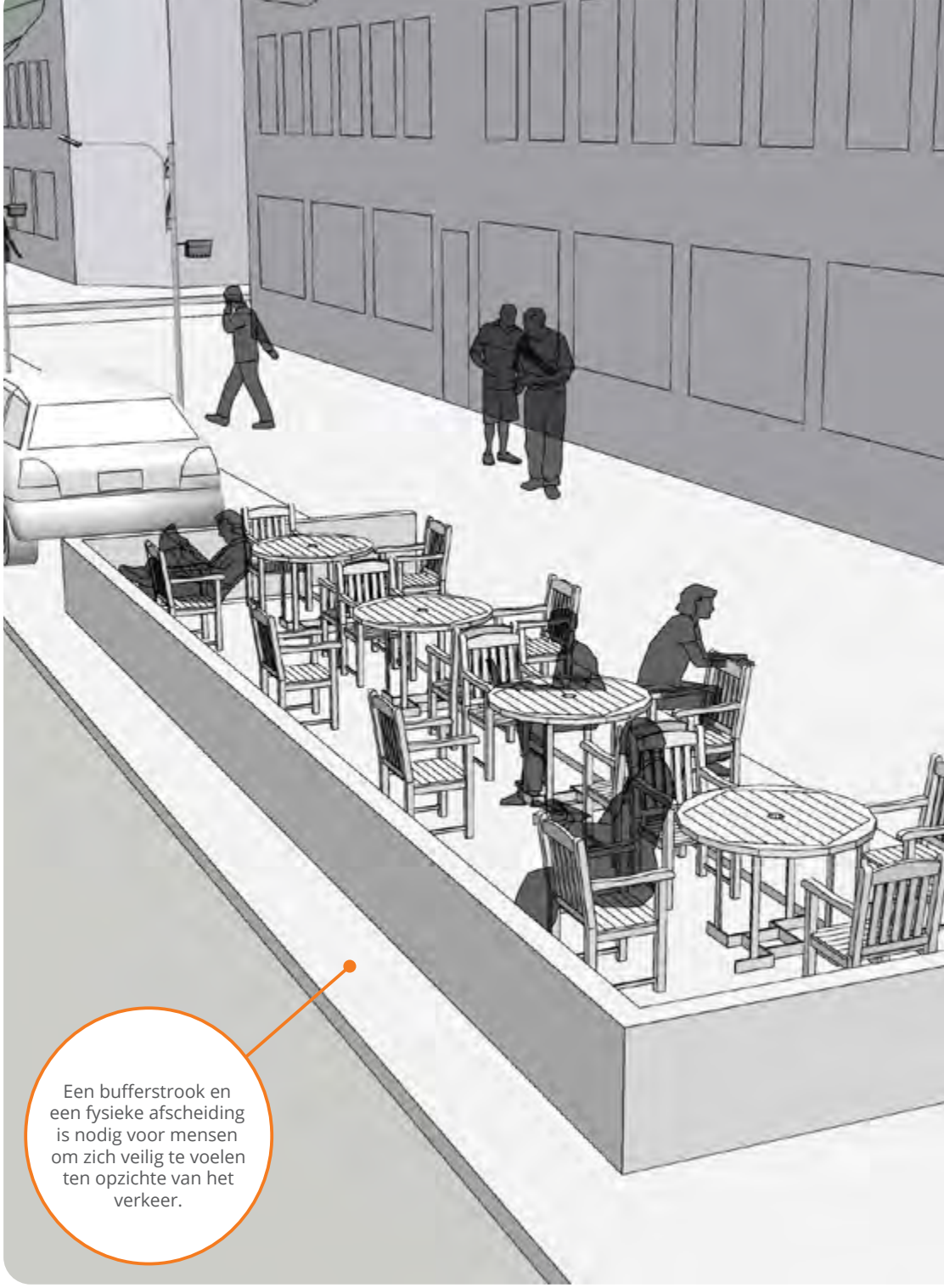
Parklets voorzien in de vraag naar publieke zitruimte in winkelstraten waar er beperkt ruimte beschikbaar is. De voorzieningen op de parklets hoeven dan niet op de stoep geplaatst worden, waardoor ze daar de ruimte verkleinen.

De parklets kunnen in de zomer op de parkeerplaatsen geplaatst worden als er een grotere behoefte is aan buitenzitgelegenheid. In de wintermaanden kan de ruimte dan gebruikt worden als parkeerplaats.

Parklets kunnen worden ingericht als publieke ruimte of in vergunning worden uitgegeven aan een uitbater.

Lees ook "2.6. In de Damstraat en de Kanaalstraat weet je niet wat de geldende normen en waarden zijn" op pagina 18 en "2.10. Er is weinig ruimte op de stoep" op pagina 27.





Fietscorridors

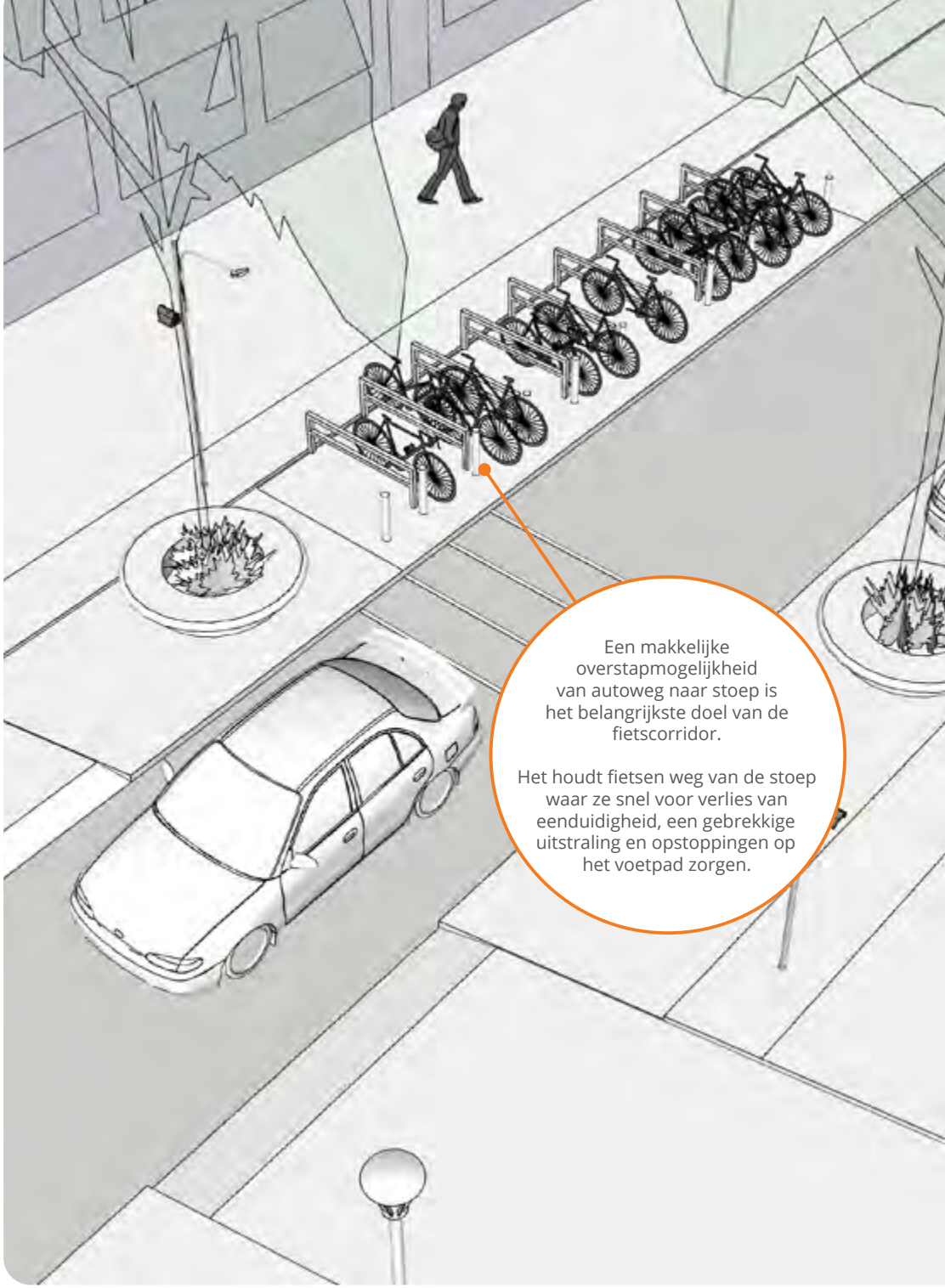
Een fietscorridor heeft als doel het verbreden van de stoep en het vergroten van de eenduidigheid in het straatbeeld. Fietscorridors zijn plekken met stalvoorzieningen waar meerdere fietsen gestald kunnen worden. Ze zijn geplaatst in de functiestrook. Het doel is het fietsstallen vanaf de straat zo gemakkelijk mogelijk te maken, zodat er zo min mogelijk fietsen op de stoep rijden en staan.

Succesfactoren:

- Oriënteer de stalvoorzieningen zo, dat fietsers in een vloeiende lijn van de straat de stalling in kunnen rijden, zonder dat ze daarbij haakse hoeken moeten maken.
- Creëer een zone tussen de rijweg en de stalling, zodat fietsers op het fietscorridor zich klaar kunnen maken voordat ze de straat oprijden.
- De fietsenstalling moet vanaf de stoep toegankelijk zijn voor voetgangers en ontoegankelijk voor mensen op de fiets. Hierdoor wordt het onaantrekkelijk om over de stoep te fietsen.
- Cluster stalvoorzieningen zodat niet overal in de straat een paar fietsen komen te staan. Dit voorkomt een onrustig straatbeeld.
- Verwijder weesfietsen. Een 'verstopte' stalling werkt averechts, fietsers gaan dan alsnog hun fiets elders in de straat stallen.

Fietscorridors voorkomen wildparkeren op plekken waar eenduidigheid en toegankelijk groot moet blijven: op en rond de voetgangerszone op de stoep. Vanwege de doorzicht mogelijkheid verstoren fietscorridors het autoverkeer niet en kunnen ze ook op de hoeken van straten worden aangebracht.

Lees ook "2.6. In de Damstraat en de Kanaalstraat weet je niet wat de geldende normen en waarden zijn" op pagina 18 en "2.10. Er is weinig ruimte op de stoep" op pagina 27.



Uitstal markeringen

Het markeren van uitstalgrenzen heeft als doelen het toegankelijk(er) maken van de voetgangerszone en winkeliers helpen hun winkelwaar uit te stallen. Hierdoor kunnen mensen elkaar gemakkelijk en zonder conflict passeren en biedt mensen de mogelijkheid om uit te wijken. Dit draagt aan een sociaal veilig klimaat.

Succesfactoren:

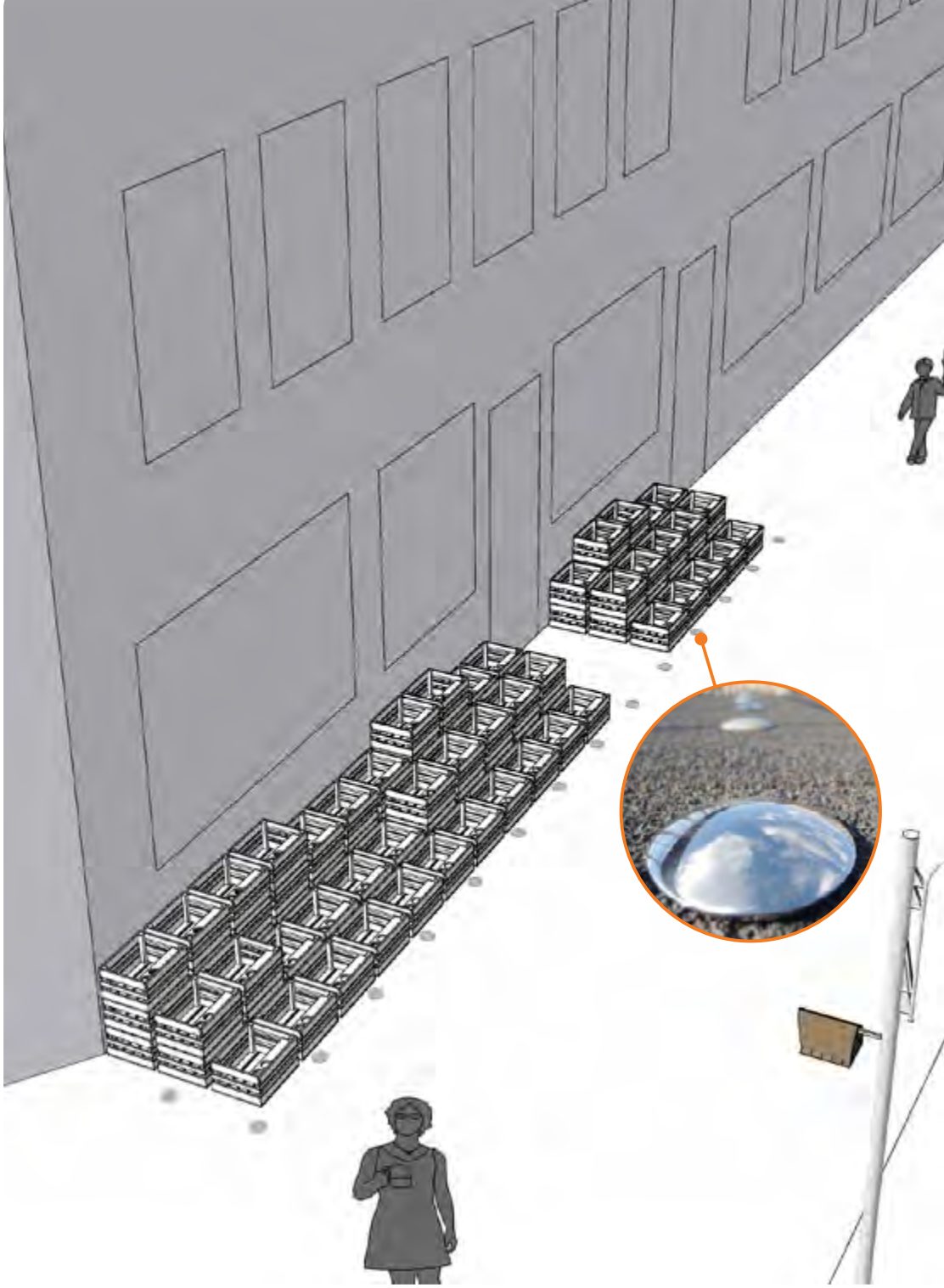
- Kies een slijtvaste markering die tegen een stootje (of kratje) kan.
- Kies een markering die subtiel zichtbaar is. Dit past in het rustige straatbeeld en is ook zichtbaar voor mensen die er gebruik van maken (winkeliers en handhaving).
- Communiceer de bedoeling van de markering bij introductie bij de huidige ondernemers en als nieuwe ondernemers zich in de straat vestigen.

Een uitstalmarkering is een vorm van zonering. Het verhoogt de eenduidigheid van de straat. Het maakt het voor winkeliers gemakkelijker om zich aan de regels te houden, voor winkeliers onderling om elkaar aan te spreken en voor handhavers om op overtredingen te handhaven. Dit verhoogt de kans dat de voetgangersstrook vrij blijft van uitstalling.

Uitstalmarkeringen komen in verschillende soorten. Grondnagels zijn een subtiele vorm van markering. Ze vallen niet op en verstoren daarmee niet het straatbeeld, maar ze zijn wel zichtbaar. Grondnagels zijn slijtvast en stevig, daardoor zijn ze minder gevoelig voor vandalisme en slijtage. Ze hebben weinig tot geen onderhoud nodig. Ook vormen ze geen obstakel voor voetgangers of winkeliers.

Andere manieren zijn met behulp van speciale klinkers of een alternatieve kleur steen. Ze kunnen ook worden ingezet als een uniek aspect horende bij Lombok.

Lees ook "2.6. In de Damstraat en de Kanaalstraat weet je niet wat de geldende normen en waarden zijn" op pagina 18 en "2.10. Er is weinig ruimte op de stoep" op pagina 27.



Straatverlichting

De straatverlichting kan worden ingezet voor de communicatie van de gewenste normen en waarden en het vergroten van de sociale veiligheid. Openbare verlichting stelt mensen in staat om zich in het donker te oriënteren op straat. Het licht, het ontwerp van de lichtbron en dat wat wel en niet verlicht wordt, zijn aspecten die de ervaring van bewoners en bezoekers van de straat beïnvloeden.

Het lomboklampje - een lantaarn met een unieke Lombok uitstraling

Hiernaast staat een eerste aanzet tot een uniek Lombok verlichtingselement. Het ontwerp van de armatuur is geïnspireerd op traditionele woningbouw in Lombok. De vorm verwijst naar de lokale architectuur van de Sasak, de meerderheid inheemse etnische groep van het Indonesische eiland Lombok. Dit is geïntegreerd in een lampenkap, het Lomboklampje.
De straatlantaarn is een uiting van territorialiteit. Mensen ervaren dat de straat bijzonder is, dat deze wordt gekoesterd. Plekken die gekoesterd worden verkleinen de kans op vandalisme.



Aandachtspunten voor een verlichtingsplan

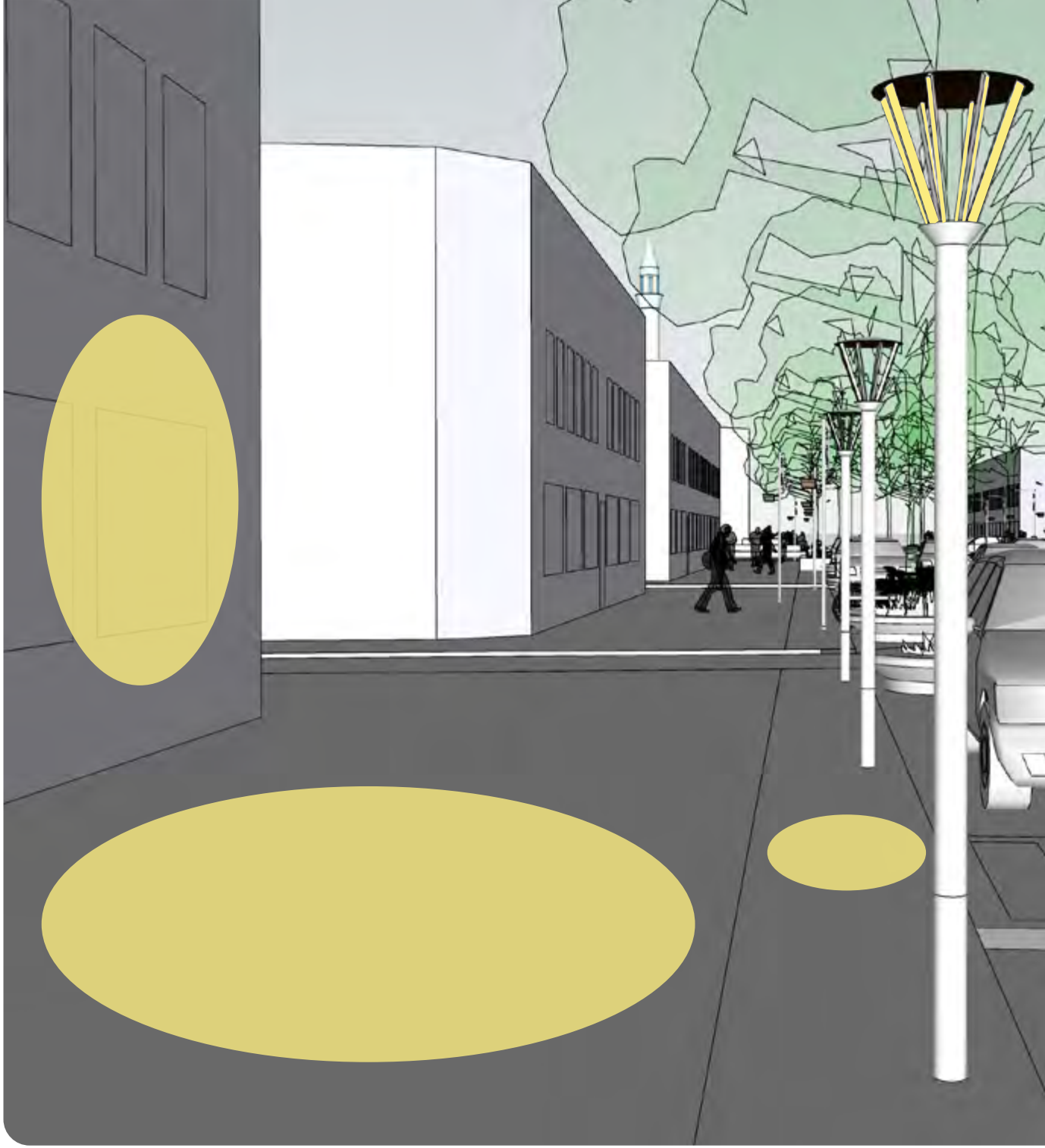
Met verlichting proberen we vier doelen te bereiken:

- Vlakverlichting voor gezichtsherkenning,
- Gevelverlichting voor vergroten van overzicht en schaaduwreductie,
- Ornamentverlichting voor het vergroten van sfeer en
- Spotverlichting voor het accentueren van objecten, het verlichten van 'enge hoekjes' of het bijlichten ter voorkoming van valgevaar of gevaarlijke verkeerssituaties.

Een hoger verlichtingsniveau verbetert veiligheidsbeleving. Hierdoor worden objecten en personen in de omgeving beter zichtbaar. Ook wordt een hoog verlichtingsniveau geïnterpreteerd dat er aandacht aan de omgeving is besteed.

Verlicht niet goed zichtbare plekken zoals portiekjes, hoekjes of objecten. Niet goed zichtbare plekken kunnen een signaal zijn voor onveiligheid. Mensen kunnen deze plek beoordelen als plek waar potentiële daders zich kunnen verstoppen en ze kunnen niet zien wat zich op die plekken bevindt. Door deze plekken te verlichten, verkrijgen mensen informatie over de plek.

Blinde hoeken zijn hoeken waarbij een voetganger niet door de ruiten van een gebouw om de hoek kan kijken. Ze worden bij voorkeur zo verlicht dat bij het naderen van de plek zonder schaduwval snel een overzicht van de situatie wordt verkregen.



Verlicht blinde muren zo dat deze kleiner lijken of dat het niet meer opvalt dat het blinde muren zijn. Hierbij kan gedacht worden aan verlichting die lager bij de grond hangt dan standaard het geval is. Ook kan er een vlak-doorbrekende lichtprojectie van een (bewegend) patroon op de muur worden geprojecteerd om mensen af te leiden van het feit dat het een blinde muur is waar geen sociale controle mogelijk is.

Verlicht moeilijk begaanbare paden zodanig dat ze gemakkelijk waarneembaar zijn. Een niet goed zichtbare route met veel hoogteverschillen of oneffenheden in het trottoir kan gemakkelijk leiden tot onaangename verrassingen of angstgevoelens om te vallen.

Vergroten van overzicht verhoogt de beleving van veiligheid

Mensen scannen hun omgeving op potentiële bedreigingen. Overzicht over de omgeving is belangrijk om te kunnen scannen. Gebrekkig overzicht ondermijnt een gevoel van controle over de situatie en verhindert een tijdige anticipatie op gebeurtenissen. Met licht kan het scannen van de omgeving worden verbeterd. Dit betekent dat het licht zo geplaatst is dat mensen een overzicht van de te volgen route moeten kunnen vormen, nog voordat zij geen alternatieve routes meer kunnen kiezen.

In situaties met weinig of geen uitwijkmogelijkheden voor een voetganger is het prettig als deze op een grote afstand de intentie van de andere persoon kan waarnemen. Een lichtontwerp die het mogelijk maakt om deze intenties te scannen, verbetert daarmee veiligheidsbeleving.

Verlicht de omgeving zo gelijkmatig mogelijk, met zo min mogelijk contrastverschillen. Gelijkmatigheid van verlichting wordt uitgedrukt in verschillen in lux tussen locaties op de plattegrond. Een gelijkmatig verlichte omgeving geeft de minste druk op voetgangers om steeds te moeten aanpassen aan een andere lichtsterkte. Het aanpassen kan ervaren worden als onprettig en leiden tot gevoelens van onveiligheid als voetgangers niet goed kunnen waarnemen.

Vergroten van gedeeld normen en waarden gevoel

Verlicht tekenen van bewoning en uitingsvormen van territoriumafbakening. Dit zijn tekenen van bewoning en de waarden die mensen die er wonen hebben. Denk aan tuintjes, voordeuren of details aan gevels. Deze sociale informatie geeft wandelaars het gevoel dat zij onder de mensen zijn die dezelfde waarden als zij hebben. Daardoor voelen zij zich veiliger.

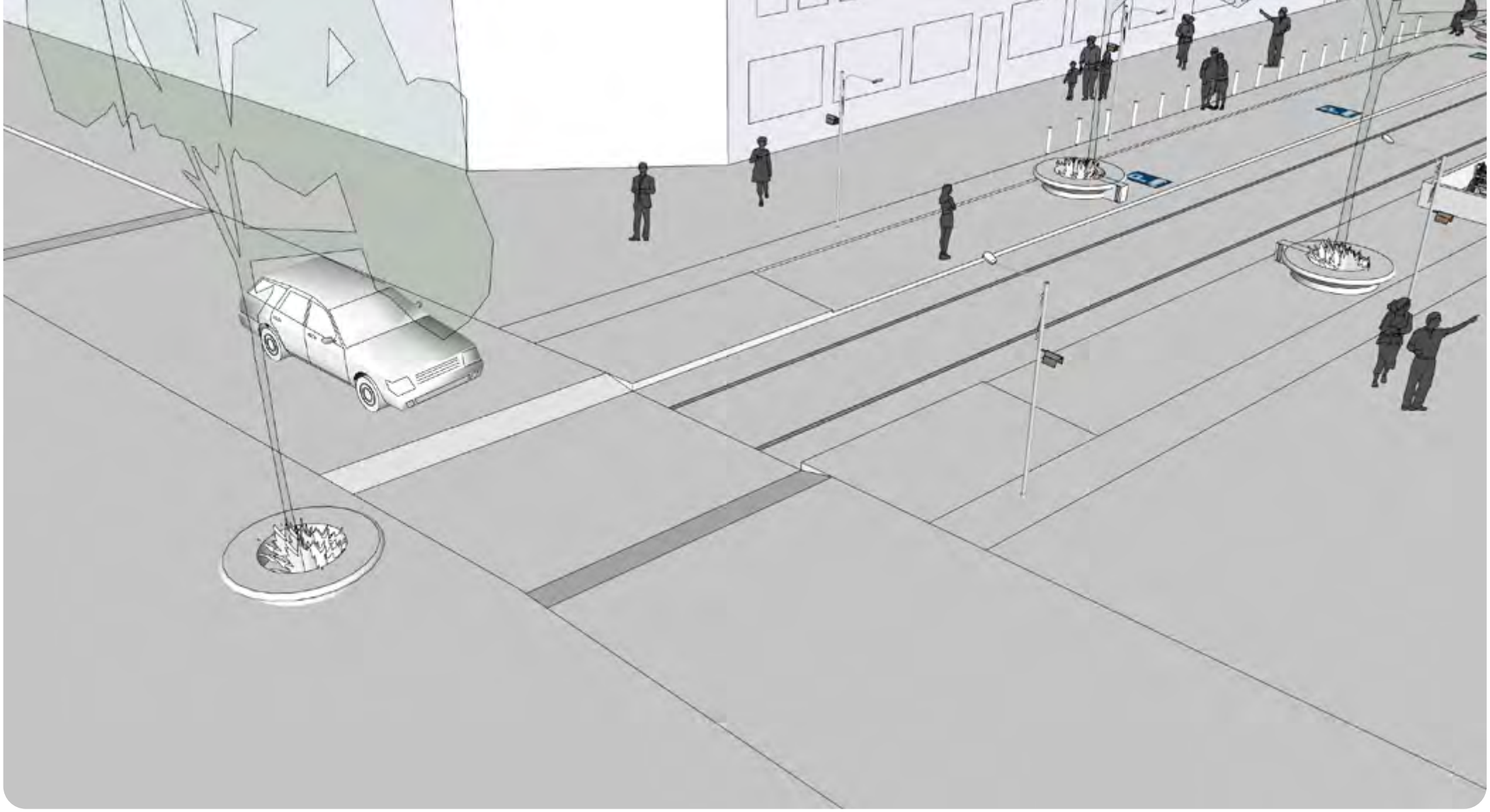
Verlicht aantrekkelijke en verzorgde objecten en plekken in de straat zoals planten, kunstwerken of zitplekken. Deze objecten en plekken zijn tekenen dat er zorg wordt besteed aan de omgeving door de gemeente en buurtbewoners. Bovendien kunnen ze esthetisch aantrekkelijk zijn om naar te kijken en leiden daardoor af. Dit kan bijdragen aan verbeterde veiligheidsgevoelens.

Ook de lantaarnpaal zelf kan worden ingezet als uiting van een verzorgde wijk waar mensen trots op zijn. Kies voor lantaarnpalen met een vriendelijke uitstraling. Factoren als natuurlijke materialen, kleuren, design details en onderscheidende lichtpatronen dragen bij aan deze vriendelijke uitstraling. Een lantaarnpaal gemaakt van hout heeft een vriendelijke uitstraling en draagt bij aan een rustig straatbeeld. Kies voor een hoogte die past bij het gebruik van de stoep.

Overweeg een combinatie van design lantaarnpalen op de straat voor ‘sfeerverlichting’ en spandraadverlichting met een hoog verlichtingsniveau. Hierdoor kunnen zowel lantaarnpalen geplaatst worden die bijdragen aan de sfeer van de straat en een hoog verlichtingsniveau met grote gelijkmatigheid worden bereikt.

Een andere optie met een vergelijkbaar effect zijn twee armaturen aan één paal, waarbij de hoogte en het lichtniveau is afgestemd op het gebruik van het deel van de straat dat het beschijnt.

Lees ook "2.6. In de Damstraat en de Kanaalstraat weet je niet wat de geldende normen en waarden zijn" op pagina 18 en "2.8. Jongeren en (jonge) mannen hangen op straat" op pagina 22.



Bijlage A: Overige concepten

Sommige concepten voor interventies zijn afgevallen. Deze concepten hebben bij nader inzien onvoldoende oplossende werking binnen de uitgangspunten van de buurtvisie en de vertaling daarvan in het nieuwe ontwerp. Voor de volledigheid zijn deze concepten wel opgenomen in de bijlage als naslagwerk.

Verkeersveiligheid

Optische versmallingen

Het doel van optische versmalling is het verlagen van snelheid van automobilisten. Er is een directe correlatie waarneembaar tussen de ervaren breedte van het baanvak en de snelheid die mensen geneigd zijn aan te houden. Twee interventies worden hier geïntroduceerd die dit effect kunnen opwekken: versmallingsbakken en versmallingsmarkeringen.

Versmallingsbakken

Langs de weg worden objecten geplaatst die de grens tussen rijweg en stoep markeren. Hierdoor lijkt de rijweg optisch smaller. Automobilisten minderen snelheid om te voorkomen dat ze een obstakel langs de rijweg raken.

Op de objecten worden reflectiestrepen bevestigd. Deze reflecteren het licht van automobilisten wat in donkere situaties - vooral ‘s avonds - goed zichtbaar is. Als auto’s harder gaan rijden, volgen de reflecties elkaar sneller op. Dit geeft een vervelend sensorisch effect. Dit stimuleert automobilisten om zachter te gaan rijden.

Het concept is hiernaast uitgewerkt in een onopvallend materiaal bijvoorbeeld hardhout. Daardoor passen de materialen die gebruikt worden bij de andere materialen in de straat. Dit draagt bij aan een rustig straatbeeld overdag. Als de objecten geïntegreerd worden met boombankjes, kunnen ze bescherming bieden aan mensen die aan de straatzijde op het bankje zitten. De objecten zijn klein van aard om te proberen om fietsers geen onveilig gevoel te geven.

De objecten vormen een obstakel voor verkeer en bezoekers van het gebied. Daarom kunnen ze het best gecombineerd worden met andere bestemmingen waar geen of weinig manoeuvreerruimte benodigd is, zoals een bij bomen of bij zitgelegenheden.

Deze oplossing is als niet haalbaar beoordeeld omdat naast de rijweg een brede obstakelvrije strook is voorzien. Het doel hiervan is dat fietsers deze strook als uitwijkmogelijkheid hebben en zich daardoor veiliger voelen.

Lees ook "2.2. Auto’s rijden te hard over de Kanaalstraat" op pagina 10.



Versmallingsmarkeringen

In de lengte van de weg wordt een streep aangebracht aan beide zijden van de weg. De strepen versmallen de rijweg optisch. Automobilisten kunnen hierdoor hun snelheid minderen omdat ze geneigd zijn de smalle middenweg te volgen. Om dit goed te kunnen doen, moeten zij snelheid minderen, anders rijden ze naast dit wegdeel.

Ook markeren de strepen een zone waar fietsers kunnen fietsen. Dit biedt fietsers duidelijkheid waar zij zich het beste kunnen verplaatsen, waardoor zij zich veiliger voelen. De ingreep communiceert een zone waar automobilisten fietsers kunnen verwachten, waardoor zij hun aandacht gemakkelijker kunnen verdelen.

De strepen worden aangebracht met materiaal wat afwijkt in kleur en textuur van de straatstenen in de auto rijweg, bijvoorbeeld kinderkoppen. De zone kan opvallender gemaakt worden door deze te bestraten met een steen die in kleur afwijkt van straatsteen die gebruikt wordt voor de auto rijweg.

Deze oplossing is als niet haalbaar beoordeeld omdat de breedte van de rijweg onvoldoende ruimte biedt voor fietsstroken met een veilige breedte. Verbreding van de rijweg is mogelijk, maar onwenselijk omdat dit kan samenhangen met harder rijden door auto's en omdat de stoep daardoor smaller wordt.

Lees ook "2.2. Auto’s rijden te hard over de Kanaalstraat" op pagina 10.



Actibumps

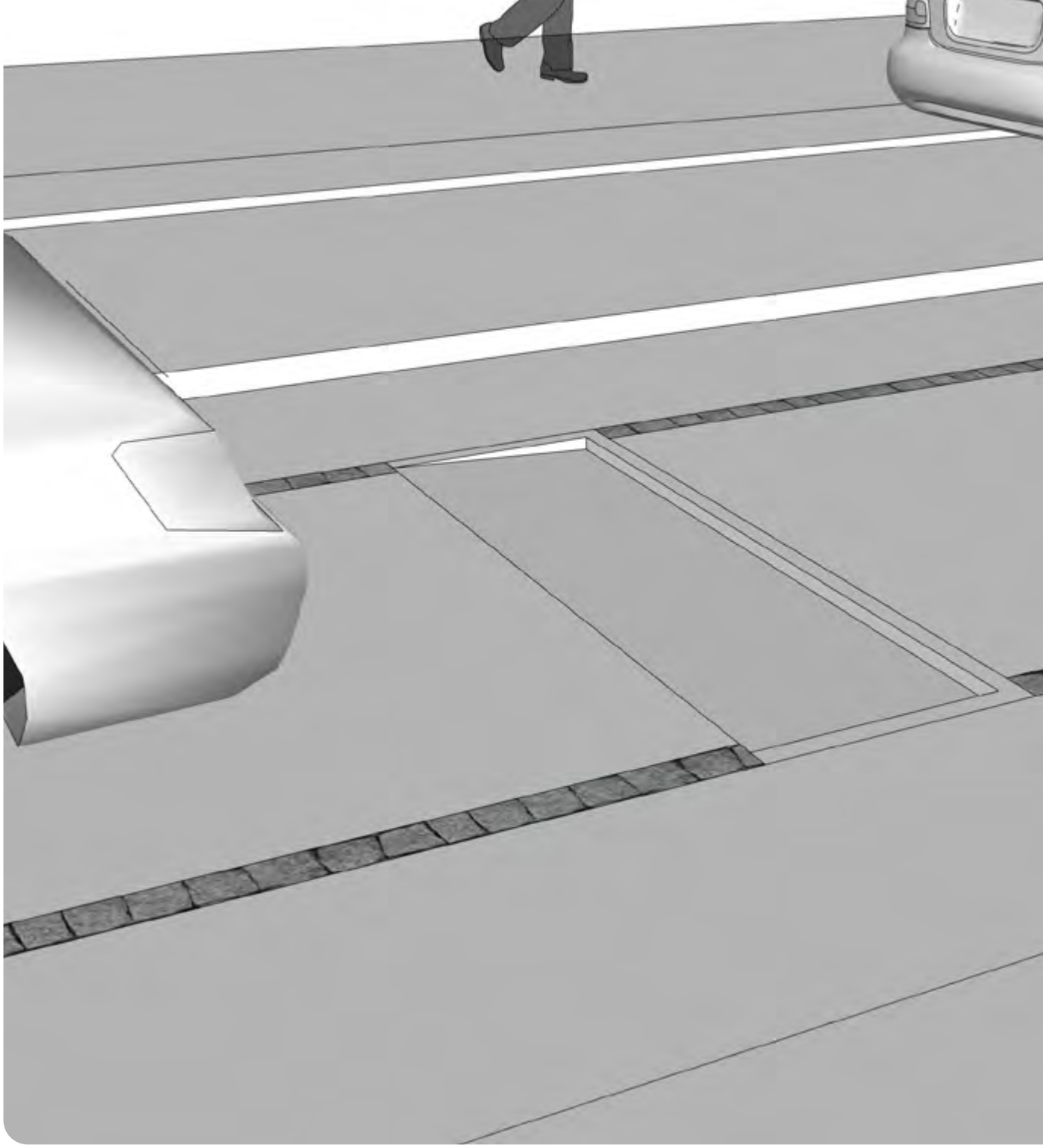
Het doel is het verlagen van de snelheid. In het wegoppervlakte wordt een dynamische verlaging geïntegreerd. Deze wordt geactiveerd als een auto te hard rijdt.

De actibumps is alleen mogelijk als deze aan weerszijden wordt afgesloten met bijvoorbeeld een stoeprand. Dat betekent dat fietsers ook over de actibump moeten rijden. Daarmee wordt de weg voor fietsers en motorrijders onveiliger. Dat is onwenselijk en daarom is deze maatregel afgeraden.

Het oppervlakte verlaagt dan een paar centimeter, waardoor een vervelende sensorische ervaring ontstaat. Hierdoor kunnen automobilisten schrikken en worden ze gestimuleerd snelheid te minderen. Automobilisten die zich aan de snelheid houden, kunnen gewoon over de verlaging rijden.

Hard rijdende hulpdiensten kunnen met een sensor de verlaging uitschakelen, waardoor deze niet verlaagt als zij er overheen rijden. De actibump kan ook zo worden ingesteld dat zij alleen in de avonduren actief is, als de meeste verkeersoverlast wordt aangetroffen.

Voor meer informatie over de actibump, bekijk deze webpagina: https://www.edeva.se/en/



Laad en Losplaatsen

De laad- en losplaatsen hebben als doel de eenduidigheid in de straat te vergroten. Deze worden in de Kanaal en de Damstraat vaak gebruikt als parkeerplaatsen. Als de laad- en losplekken bezet raken door auto's raakt de straat verstopt door de bestelbusjes die gedurende de dag goederen leveren. Als formele versperringen niet gewild zijn, is een duidelijke markering een alternatieve strategie om parkeeroverlast op laad- en los plekken te voorkomen.

Deze oplossing is niet haalbaar omdat de functiezone flexibel gebruikt gaat worden. In de ochtend is deze bestemd voor laden en lossen op andere momenten voor parkeren.

Door middel van een hoge eenduidigheid worden twee doelen bereikt:

- De markering valt op, waardoor de kans op het per ongeluk op de laad- en losplekken parkeren verkleint.
- Het is gemakkelijker voor omstanders om bewuste overtreders aan te spreken, de markering is overduidelijk.

Eenduidigheid kan worden bereikt met logo's en kleurvakken. Het is dezelfde techniek die wordt gebruikt bij de schoolzone, maar dan lokaal uitgevoerd op een laad- en losplaats.

Lees ook "2.6. In de Damstraat en de Kanaalstraat weet je niet wat de geldende normen en waarden zijn" op pagina 18 en "2.9. De straat en de stoep wordt de hele dag gebruikt om te laden en te lossen" op pagina 25.





Bijlage B: Analayse

Op 1 oktober 2019 heeft Omgevingspsycholoog de resultaten van de door haar uitgevoerde observatie gepresenteerd. Dit waren 46 onderwerpen die een oorzaak-gevolg relatie beschreven. De werkgroep heeft deze onderwerpen geprioriteerd. Op basis hiervan zijn de gedragsproblemen gedefinieerd die in de enquête zijn gebruikt. Op de volgende pagina's staan deze analyses beschreven.

A1 Vuilniswagen blokkeert de weg om afval van winkeliers op te ruimen

Ruimte

Papier en karton van ondernemer staat in boomspiegel gestald (zoals op hoek Borneostraat/Kanaalstraat voor groenteboer.)



Gedrag

De vrachtwagen van de afvalverwerker parkeert op straat met de achterkant voor de afvalstapel, staat zo dicht mogelijk langs de kant op het fietspad. Daarbij blokkeert deze de weg. Fietsers en automobilisten moeten uitwijken en op elkaar wachten om tegenliggers te laten passeren. Tegenliggende automobilisten gebruiken de fietsstrook aan hun kant, waardoor aan de andere zijde fietsers ook gehinderd worden.

A2 Afval wordt bijgeplaatst bij afval- en kringloopcontainers

Ruimte

Ondergrondse en bovengrondse glas-, papier-, plastic-, en textielcontainer staan op een plein. De containers zijn vuil, beschadigd en beklad. Er is weinig informeel toezicht vanuit de omringende gebouwen (blinde muren, weinig ramen, of gesloten gordijnen). Op of bij de containers zijn geen aanwijzingen voor gebruik, informatie of motivatie (met uitzondering van de Antoniuskerk). Er zijn geen fysieke maatregelen tegen bijplaatsen (zoals schuine kanten of containertuintje).



Gedrag

Er worden groot karton, zakken puin/aarde, zakken huisvuil en grofvuil (matras) naast de containers geplaatst.

A3 Afvalbakken staan soms onlogisch gepositioneerd

Ruimte
Op sommige plekken staan geen afvalbakken of ver uit elkaar. Verschillende afvalbakken staan niet op de looproute en/of in het zicht, de oriëntatie van de opening is niet naar de looproute, of toegang wordt belemmerd door fietsen of lantaarnpalen. Bij de bushalte Bilitonkade richting Centrum, bij de bankjes op de hoek van de Bandoengstraat en op veel straathoeken ontbreekt een afvalbak.



Gedrag
Wanneer mensen moeite moeten doen om hun afval weg te gooien, is de kans ook groter dat zij hun afval op straat gooien. Mensen verwachten een afvalbak op plekken als een bushalte of een straathoek. Zij zullen daar dan ook het eerste zoeken.

A4 Afvalbakken zien er soms verloederd uit

Ruimte
Vrijwel alle afvalbakken zijn vies, de verf is enigszins afgebladderd en op veel bakken zitten stickers of zijn bespoten met graffiti. Sommige afvalbakken zitten vol.



Gedrag
De afvalbakken ogen verloederd. Dit maakt het onaantrekkelijker om de bakken te gebruiken om afval in te gooien. Volle afvalbakken zijn niet te gebruiken.

A5 Kliko's (afvalbakken) worden op de stoep geplaatst

Ruimte
Kliko's zijn grote afvalbakken die veel ruimte in nemen in de winkel of woning. Op de stoep is ruimte om een object als een kliko te plaatsen.



Gedrag
Er staan op verschillende plekken kliko's of afvalbakken op de stoep.

A6 Bebouwing langs de weg ziet er soms verloederd uit

Ruimte
De uitstraling van de woningen tussen de Bandoenstraat en Bantam straat is laag. De groene gevel van het Hospice op de hoek Pieter Bothstraat/ Kanaalstraat, en de geveltuintjes dragen juist bij aan een positieve, verzorgde uitstraling en laten zien dat mensen zorg dragen voor het onderhoud van de buitenruimte.



Gedrag
Een 'verloederd' straatbeeld (zoals graffiti, stickers, en beschadigingen) signaleren aan voorbijgangers dat het hier normaal is om geen zorg aan de omgeving te besteden. Mensen zijn hierdoor eerder geneigd hun afval op straat gooien, dan als het straatbeeld onderhouden oogt.

A7 Stickers op lantaarnpalen en elektriciteitskastjes

Ruimte
Op veel lantarenpalen en elektriciteitskastjes zijn stickers geplakt.



Gedrag
Onderdelen van de omgeving die bijdragen aan een ‘verloederd’ straatbeeld (zoals stickers) signaleren aan voorbijgangers dat het hier normaal is om geen zorg aan de omgeving te besteden. Mensen zijn hierdoor eerder geneigd hun afval op straat gooien, dan als het straatbeeld onderhouden oogt.

A8 Graffiti

Ruimte
Aan beide zijden van de hoek van Lombokstraat / Kanaalstraat zijn op grote oppervlaktes graffiti aangebracht. Verder zijn op veel plekken tags geplaats, zoals deuren, muren elektriciteitskastjes en brievenbussen.



Gedrag
Onderdelen van de omgeving die bijdragen aan een ‘verloederd’ straatbeeld (zoals graffiti) signaleren aan voorbijgangers dat het hier normaal is om geen zorg aan de omgeving te besteden. Mensen zijn hierdoor eerder geneigd hun afval op straat gooien, dan als het straatbeeld onderhouden oogt.

A9 Gestalde fietsen ‘vangen’ zwerfafval

Ruimte
Op de stoep staan fietsen en andere objecten voor langere tijd gestald, waar de wind doorheen kan waaien.



Gedrag
Mensen gooien afval op straat, het waait in de spaken en blijft daar hangen. Dit draagt ook bij aan het verloederde straatbeeld.

A10 Afval in boomspiegels

Ruimte
Sommige boomspiegels zijn vervuild met zwerfafval, afval van ondernemers (groente) of er is een vuilniszak geplaatst. In het tweede deel van de Kanaalstraat (tussen de JP Coenstraat en de Ouderijnbrug) zijn de boomspiegels schoon, ook die alleen bedekt zijn met zand of grind. In het eerste deel van de Kanaalstraat zijn ook schone ‘kale’ boomspiegels, maar sommige daarvan zijn vervuild. De vol geroeide boomspiegels daar zijn allemaal schoon.



Gedrag
De lege boomspiegels in het eerste deel van de Kanaalstraat worden door ondernemers deels gebruikt voor uitstalling of afval dat wordt opgehaald. Hiervan blijft een deel van het afval achter.

SV1 De verlichting helpt niet bij het makkelijk herkennen van gezichten en intenties.

Ruimte
Geen goede verlichting doordat overkappingen en luifels het licht op de straat blokkeren. De verlichting is niet overal goed afgestemd op de stoep. Sommige delen van de straat ontbreekt de verlichting.



Gedrag
Door het ontbreken van goede stadverlichting op de stoep is er een verlaagde zichtbaarheid en toegankelijkheid op deze plek. Dit vergroot de impact van straatintimidatie en verlaagt het gevoel van veiligheid.



SV2 Beide zijden van de winkelstraat zijn niet verbonden. Straten zijn onvriendelijk voor mensen met een beperking.

Ruimte
Er is geen goede zichtbaarheid tussen beide kanten van de straat door geparkeerde auto's. Daardoor is er ook een matige sociale verbinding en minder toezicht op elkaar. De straatdelen bieden geen makkelijke oversteekmogelijkheden door chaotisch verkeer en obstakels. Het gehele winkelgebied is niet vriendelijk voor mensen met een fysieke beperking.



Gedrag
Door de muuropstelling aan fietsen en geparkeerde auto's is er een gebrekkige doorstroming en verbinding tussen de beide delen van de damstraat op deze plek. Daardoor daalt de zichtbaarheid en de sociale kwaliteit aan de westzijde van de Damstraat hier. Er zijn beperkte vluchtmogelijkheden en ontwijk opties. De gehele omgeving is onvriendelijk voor mensen met beperkingen.



SV3 Conflicten in de persoonlijke ruimte.

Ruimte
Straten bevatten te smalle stoepen door ruimte conflicten tussen winkels, fietsen en voetgangers-zone. Uitstalling van winkels, het ophalen van afval, fietsen en mensen gaan kriskras door elkaar.



Gedrag
Er zijn voortdurend kruisingen in mensen hun persoonlijke ruimte door ruimtelijke conflicten. De stoepen bevatten geen opstel plekken voor fietsen, uitingen van winkeliers, afval, vracht waardoor bezoekers continu in elkaars privé ruimte verkeren wat een onaangenaam gevoel geeft. Doordat voetgangers niet kunnen oversteken kunnen ze elkaar niet goed ontwijken.



SV4 Fietsers en voetgangers zijn steeds met elkaar in conflict.

Ruimte
Er zijn conflicten tussen voetgangers en fietsers doordat zij elkaars functionele ruimte betreden. Er is geen afbakening en begeleiding tussen de verschillende groepen.



Gedrag
De stoep hier kent twee verschillende soorten snelheden op een te kleine plek. Er is geen duidelijkheid of de stoep fietsgebied is of voetgangersgebied. Voor beide modaliteiten is de stoep te smal. Hierdoor ontstaat steeds conflicten tussen gebruikers.

SV5 Te weinig fietsparkeer capaciteit.

Ruimte
In de hele wijk Lombok Oost zien we overal op straat in het wild geparkeerde fietsen.



Gedrag
Doordat de fietsparkeerplekken niet zijn gealloceerd ontstaat er een rommelig straatbeeld en is de toegankelijkheid van voetgangerspaden verminderd.

SV6 De parkeergarage is niet een opvallende toegangspoort tot het gebied.

Ruimte
De parkeergarage wordt niet in het straatbeeld gebracht als toegangspoort tot het gebied. Geen aparte rijstroken zorgt voor filevorming en daardoor daling aantrekkelijkheid.



Gedrag
Door de file-ervaring wordt een lagere gastvrijheid ervaren. De parkeergarage fungeert nog niet als plezierige entree tot de Kanaalstraat. Daardoor daalt de aantrekkelijkheid van deze zone.

SV7 Een overkapping met onaantrekkelijke uitstraling.

Ruimte
Lelijke afwerking en gebrekkige verlichting van de poorten. Geen tekenen van leven. Sterke anti hufter uitstraling. Teveel niet bijgehouden groen.



Gedrag
Door de afwerking met vezelplaten, het ontbreken van gelijkmatige overzicht verlichting en de gebrekkige tekenen van onderhoud of beheer zijn de beide poorten sterk onaantrekkelijk. De stekeligheden en de tralies voor de ramen zorgen voor een sterke uiting van onaantrekkelijkheid en gevaar.



SV8 Gebrekkig onderhoud en ongeschikte materialen

Ruimte
De materialisering in de straat is rommelig, niet glad, bevat verschillende straatstenen, en heeft geen eenheid. Afval en karren staan her en der opgesteld.



Gedrag
De straten ogen rommelig en is er valgevaar. Dit is onaantrekkelijk en reduceert de toegankelijkheid.

SV9 Anonimiteit en gebrek aan identiteit

Ruimte
Er zijn lelijke gevels en een onduidelijke anonieme plint door ontbreken van een entree naar het gebied. Er is geen begeleiding naar de parkeergarage toe en geen entree naar de parkeergarage voor voetgangers. Er is geen menselijke maat passend bij de Kanaalstraat.



Gedrag
Door het ontbreken van een uitgebreide plintfunctie, de afwezigheid en een algemeen lege inrichting door het ontbreken van groen is het geheel kaal en onaantrekkelijk. Het Moskeeplein heeft een open plint met een andere maat dan de daaraan gelegen straten. De plint is hoog en defensief, met name bij de Kebab Factory. De terrassen zijn niet ingebed in de inrichting.



SV10 Het gebied direct rond de St Antoniuskerk heeft een onduidelijke identiteit.

Ruimte
De locatie rond de kerk heeft geen uitgesproken functie. Dit wekt ongemak op omdat onduidelijk wat met de ruimte wordt bedoeld. Er is wel veel potentie.



Gedrag
De inrichting is een verblijfsgebied, maar er zijn geen verblijfsmogelijkheden. Het is onderdeel van de kerk, maar het is ingericht als semiopenbaar gebied. De onduidelijkheid en functie loosheid in combinatie met de bomen en de grote plantenbakken zorgt voor lage zichtbaarheid en een reductie in eenduidigheid en toegankelijkheid. Hier ligt een kans.

SV11 Verloedering en gebrekkig onderhoud

Ruimte
Er zijn tekenen van verloedering door gebrekkig onderhoud (graffiti, (veel) afval, losliggende stenen, containers in de straat etc).



Gedrag
Door de vele in de wijk aanwezige tekenen van graffiti, gebrekkig onderhoud en de aanwezigheid van industriële objecten daalt de aantrekkelijkheid en het gevoel dat de wijk goed beheerd wordt. Het onderhoud is niet afgestemd op het intensieve gebruik van de omgeving.

SV12 Wat is de rol van het Moskeeplein in het gebied?

Ruimte
Het Moskeeplein heeft een onduidelijke functie en inrichting.



Gedrag
Het Moskeeplein heeft op enkele terrassen na geen duidelijk eigen identiteit. Er is geen verbinding tussen de plint en het plein, en de relatie met de rest van de damstraat en Kanaalstraat is afgegrendeld door planten waardoor het plein te veel op zichzelf staat. Het plein mist daardoor een duidelijk identiteitskenmerk, een smoel of plek die het een plek maakt en openbaar sociaal stimuleert.

SV13 Er zijn (te) weinig verblijf- en hangplekken.

Ruimte
Aantrekkelijke plekken om te hangen, geen alternatieve hangplekken door beperkt aantal verblijfslocaties.

Gedrag
Een prime hangplek is de belwinkel waar jongeren vrij kunnen hangen. Door afdakjes is het prettig om op straat te schuilen voor de regen, maar kunnen mensen ook vrij staan en lopen mensen vlak aan hen voorbij. Voor hangjongeren zijn er geen verblijfsruimten. Door de smalle stoep is er heel snel sprake van intimidatie.

SV14 Activiteit en toezicht ontbreekt in de parken

Ruimte
Er is geen duidelijke activiteitsgenerator in dit gebied bij de Timorkade (vooral door de week). Er is geen direct of indirect toezicht in het Molenpark.



Gedrag
Er is geen activiteit generator waardoor de Timorkade een lage zichtbaarheid kent door weinig sociaal verkeer. Het fietspad heeft weinig fietsers en geen goede kijklijnen. Er is weinig toezicht in het Timorpark. Dit komt door de gesloten relatie met de molen en de uitgegroeide groenvoorziening. De bankjes zijn te afgesloten geplaatst. Het bruggetje is te afwezig in de doorgaande flow.



SV15 Waar eindigt de openbare ruimte?

Ruimte
Geen duidelijke afscheiding tussen privé en openbare zone door het ontbreken van een overgangsgebied.



Gedrag
Door het ontbreken van een semipublieke zone is het onduidelijk wat nou privé is en wat openbaar. Deze reductie van eenduidigheid zorgt voor rommeligheid op straat. Doordat mensen vlak langs de gevels lopen ontstaat er anonimiteit in het straatbeeld doordat bewoners de ramen blinderen.

SV16 Hoe verloopt de verbinding met het centrum?

Ruimte
Er is een onduidelijke voetgangers- en fietsflow. Fietsers weten niet wanneer ze aankomen. Er is geen duidelijke parkeervoorziening.

Gedrag
Er is geen duidelijke fietsflow en voetgangersflow vanuit Centraal Station naar de Damstraat. Fietsers worden niet begeleid op een aparte baan. Er is geen bewegwijzering, kaartmateriaal of identificatie markeringen. De relatie met het centrumgebied wordt niet gezocht.

SV17 Waar start eigenlijk de winkelstraat?

Ruimte
Er is een onduidelijk begin/eind van de winkelstraat. Plots ben je er, maar er is geen overgang aanwezig.



Gedrag
Er is geen duidelijke identiteitsmarketing waardoor duidelijk is dat men de winkelstraat verlaat of de winkelstraat betreedt. Daardoor daalt de identiteit waarde van de straat en de eenduidigheid van het gebied. Je rommelt er als het ware in of uit.

SV18 Welke normen en waarden gelden in dit gebied?

Ruimte
Er zijn duidelijke tekenen van normen en waarden. De rommeligheid straalt uit dat alles hier mag en kan- ook slecht gedrag.

Gedrag
Er is geen duidelijke communicatie met waarden waaraan het gebied zich wenst te houden. Er zijn geen landmarks of borden om het uit te communiceren. Er is geen informatie aanwezig.

SV19 Het ontbreekt aan een poort

Ruimte
De winkelstraat heeft geen duidelijke poort waardoor het onduidelijk is dat mensen een gebied betreden met een eigen identiteit en gebruiksactiviteit. Er is een hele matige afbakening met de rand van het gebied en de Vleutenseweg / Westplein.



Gedrag
Door de daling in eenduidigheid daalt de identiteit en de aantrekkelijkheid van de Damstraat/ Er is geen entree om trots op te zijn. De winkelstraat heeft geen duidelijke poort waardoor het onduidelijk is dat mensen een gebied betreden met een eigen identiteit. Er is een matige afbakening met de rand van het gebied. De bezoeker ervaar niet dat hij een bijzonder gebied betreedt.



SV20 Het is zo kaal hier

Ruimte
De gebieden voor de straten zijn leeg, tochtig, geen groen, geen bomen, lage diversiteit. Algemeen lege ruimte, met weinig groen, veel tocht en onduidelijke identiteit. Matige buffer t.o.v. het Westplein. Onduidelijke verbinding met de openbare ruimte. Onaantrekkelijke groenvoorziening binnen een te ‘open’ gebied.



Gedrag
Door het gebrek aan verblijfsruimte, publiek groen (bomen) en een gebrekkige activering van de plint is er een gevoel van anonimiteit en een lage aantrekkelijkheid op deze plek. Er is geen duidelijke verbinding met het Westplein. De groenvoorziening is onvoldoende gelaagd, heeft geen duidelijke functie of identiteit en is niet aansluitend op een verwelkomende poortfunctie.



V.1 Auto's worden als boodschappenwagentje gebruikt en overal geparkeerd

Ruimte
In de Kanaalstraat zijn veel winkels gespreid over een lange straat.



Gedrag
Bezoekers gebruiken hun auto als boodschappenwagentje die ze langs de straat zetten voor een snelle boodschap en deze boodschap vervolgens in de auto te plaatsen of op te eten.

V.2 Straat en stoep wordt hele dag gebruikt voor laden & lossen winkels

Ruimte
Straat is van maandag t/m zaterdag van 8 tot 18 uur toegankelijk voor laden en lossen. Er is weinig ruimte voor het (tijdelijk) parkeren van laad- en losverkeer.



Gedrag
Vrachtwagens en bestelbussen laden en lossen de hele dag langs de Kanaalstraat. Hiervoor is niet altijd ruimte, waardoor de rijweg en stoep gebruikt worden als parkeerplekken. Hierdoor worden andere verkeersstromen (voetgangers, fietsers en automobilisten) gehinderd.

V.3 Kleine parkeerplaatsen auto's Kanaalstraat bemoeilijken parkeren auto's

Ruimte
Parkeerplekken voor auto's zijn smal.



Gedrag
Automobilisten hebben moeite met inparkeren. Daarom parkeren ze langzaam in. Hierdoor versperren zij de rijweg, waardoor er kleine opstoppingen ontstaan.

V.4 Vindbaarheid ingang parkeergarage Kop van Lombok

Ruimte
Ingang van de Parkeergarage Kop van Lombok ligt niet aan de doorgaande route voor bezoek dat vanaf de Kanaalstraat en Damstraat (zuid) komt. Bezoekers worden met bewegwijzering de wijk uitgewezen om bij de ingang van de parkeergarage te komen.



Gedrag
Bezoekers zijn minder geneigd om hun auto te parkeren in de parkeergarage Kop van Lombok.

V.5 Reclameborden, uitstal en terras winkels versmallen stoep

Ruimte
Sommige winkels plaatsen objecten op de stoep, zoals reclameborden, uitstallen van waren en terras. Dit versmalt het gedeelte van de stoep waarover voetgangers kunnen wandelen.



Gedrag
Voetgangers moeten slalommen om de objecten heen en moeten soms vertragen omdat het druk is op een deel van het voetpad. Dit geeft een onplezierige ervaring.

V.6 Fietsenstallingen & bushokje op de stoep versmallen stoep

Ruimte
Fietsenstallingen (bijvoorbeeld fietsnietjes) & bushokje staan op de stoep.



Gedrag
Fietsers die hun fiets in de stalling parkeren, plaatsen hun fiets op de stoep, waardoor de het voetpad versmald en voetgangers om de fietsers moeten lopen. Bovendien versterkt dit de norm dat het OK is om je fiets op de stoep te plaatsen, waardoor fietsers dit ook eerder op andere plekken doen. Ook versmald de plaatsing van het bushokje de stoep.

V.7 Geen duidelijke plekken waar voetgangers oversteken

Ruimte
In de Kanaalstraat zijn weinig zebrapaden (1 bij de Ouderijnbrug). Meerdere oversteekplaatsen zijn subtiel gemarkeerd met begeleidingsstrepen.



Gedrag
Het is voor voetgangers onduidelijk waar ze mogen oversteken. Voor automobilisten is het onduidelijk waar ze overstekende voetgangers kunnen verwachten.

V.8 Damstraat te smal voor 2 richtingen fietsverkeer

Ruimte
Zuidelijk deel van de Damstraat en inrit bij Kanaalstraat is te smal voor eenrichtingsverkeer auto's en tweerichtingsverkeer fietsers.



Gedrag
Fietsers en scooters voelen zich onveilig en worden geblokkeerd in de Damstraat door auto's. Daarom rijden ze soms over de stoep.

V.9 Verkeer uit Kanaalstraat rijdt op verkeerde weghelft JP Coenstraat

Ruimte
JP Coenstraat is smaller dan de Kanaalstraat.



Gedrag
Auto's die afslaan naar de JP Coenstraat moeten een scherpe bocht rijden om op de rechter weghelft uit te komen. Als auto's hard rijden, komen ze op de linker weghelft van de JP Coenstraat uit.

V.10 Onoverzichtelijk kruispunt fietsers Kanaalstraat - Westplein

Ruimte
De doorgaande fietsroute van Westplein Oost naar de Kanaalstraat kruist een tweebaansfietspad en moet een S-bocht maken om op het fietspad van de Kanaalstraat te komen.



Gedrag
Fietsers moeten veel verschillende taken gelijktijdig uitvoeren. Daardoor is de kruising lastig om te nemen en kan het rijden hierover als onprettig worden ervaren.

V.11 Auto's rijden te hard over de rechte Kanaalstraat

Ruimte
De straat is een rechte lijn van 800 meter, onderbroken met één stoplicht. Er bevinden zich naast verkeersdrempels en ander verkeer weinig verkeersremmers.



Gedrag
Sommige automobilisten rijden hard rechtdoor op de Kanaalstraat.

V.12 Lang wachten bij uitrit Damstraat kruising Damstraat-Kanaalstraat

Ruimte
De Damstraat (zuid) gaat via een uitrit over op de kruising Damstraat-Kanaalstraat. Verkeer dat uit een uitrit komt moet al het andere verkeer voor laten gaan.



Gedrag
Omdat er veel verkeer kan kruisen, moeten auto's in de Damstraat (zuid) lang wachten in een file in de Damstraat. Dit leidt tot frustratie en, als auto's bij de kruising zijn, gevaarlijk rijgedrag omdat automobilisten het wachten zat zijn.

V.13 Fietsers rijden (te) hard de kruising Damstraat-Kanaalstraat op (bij Moskee)

Ruimte
Het fietspad loopt door tot dichtbij de kruising en gaat plots over in een drukke kruising. Doordat het fietspad is afgezonderd van auto's en de rijrichtingen gescheiden zijn, is de overgang van fietspad naar rijweg abrupt.



Gedrag
Fietsers rijden met hoge snelheid een gevaarlijke kruising op.

V.14 Auto's rijden uit twee richtingen tegelijk over de Ouderijnbrug

Ruimte
Bij de overgang van de Kanaalstraat naar de Ouderijnbrug versmalt de Kanaalstraat abrupt. Vlak daarvoor ligt een zebrapad. Fietspaden op de brug zijn niet fysiek afgescheiden de rijweg.



Gedrag
Automobilisten uit de Kanaalstraat moeten hier verschillende taken tegelijk uitvoeren en soms wachten voordat zij de brug over kunnen rijden. Omdat zij voorrang hebben op het tegemoetkomende verkeer, kan het zijn dat zij doorrijden terwijl er al een andere auto op de brug rijdt. Auto's rijden dan soms over fietspaden om tegelijk over de brug te kunnen.

V.15 Kanaalstraat ziet er uit als 50 km/hr weg

Ruimte
De gebruikte materialen, kleuren en inrichting passen bij een weg waar automobilisten 50 km/hr mogen rijden. De toegestane rijsnelheid is 30 km/hr.



Gedrag
Automobilisten kunnen de indruk krijgen dat ze 50 km/hr mogen rijden en bijbehorende gedragingen van ander verkeer mogen verwachten. Doordat de weg slechts 30 km/hr is toegestaan, kunnen automobilisten te hard rijden en/of verrast worden door verkeerssituaties die bij een 30 km/hr weg passen (bijvoorbeeld overstekende voetgangers).

V.16 Ingang Damstraat ziet er rommelig uit (Westplein)

Ruimte
Diverse materialen zijn gebruikt in de bestrating, veel wegmarkering (belijning) en geparkeerde fietsen en auto's op de stoep.



Gedrag
Aankomst bij Damstraat oogt rommelig, hierdoor kunnen bezoekers de indruk krijgen dat rommel en (klein) normoverschreidend gedrag normaal is.

Omgevingspsycholoog

Humane steden voor mensen

Dit rapport is geschreven en geïllustreerd door:

Wouter Tooren
Joren van Dijk
Leon van Lier
Linde van den Brink

In samenwerking met de werkgroep Omgeving en Gedrag Kop van Lombok.

Voor vragen of inlichtingen mail naar kantoor@omgevingspsycholoog.nl

of kijk op www.omgevingspsycholoog.nl

Gemeente Utrecht

het Verkeershuis
Verkeersonderzoek - Veiligheid - Parkeren

het Opiniehuis
Markt- & Opinieonderzoek

RESULTATEN ONDERZOEK LOGISTIEKE STROMEN

KANAALSTRAAT/DAMSTRAAT UTRECHT

OPDRACHTGEVER: GEMEENTE UTRECHT

Datum: 6 augustus 2019
Contactpersoon: Aziz el Kaddouri | 06 462 552 59
E-mailadres: aziz@verkeershuis.nl
Versie: 2.0

INHOUDSOPGAVE

Inleiding **3**

Opdracht en uitvoering **3**

Bereikoverzicht **4**

Resultaten visuele waarnemingen **5**

Resultaten enquête **7**

Bijlage: gebruikte vragenlijst

1. INLEIDING

De Kanaalstraat en Damstraat in Lombok zijn levendige en unieke winkelstraten. Afgelopen jaren kwam Lombok vaak negatief in de pers en was er in de buurt discussie over o.a. veiligheid, overlast, verkeer, parkeren en de uitstraling van de wijk.

De gemeente Utrecht wil nu deze straten aantrekkelijker maken. Samen met de bewoners heeft de gemeente een lange termijnvisie opgesteld op het gebied van inrichting, regelgeving en samenwerking. Deze visie is uiteengezet in de buurtvisie Kanaalstraat/Damstraat.

Eén van de punten waar de gemeente mee aan de slag wil gaan, is het verbeteren of anders organiseren van de logistieke stromen in de Kanaalstraat/Damstraat.

In opdracht van de gemeente Utrecht heeft het Opiniehuis/Verkeershuis onderzoek verricht naar de laad- en losbewegingen van de ondernemers in de Kanaalstraat. Ook is onderzocht of deze ondernemers willen meedenken met het verbeteren van de logistieke stromen. Het Opiniehuis heeft gebruik gemaakt van een enquête onderzoek.

Dit rapport beschrijft de uitkomsten van deze enquête en tevens lichten wij de uitkomsten van het laad- en losonderzoek toe.

2. OPDRACHT EN UITVOERING

1. ENQUETE

Het onderzoeksgebied telt circa 110 ondernemers met een verscheidenheid aan achtergronden. Er is veel variatie in winkelaanbod: belhuizen, groentewinkels, slagerijen, horecazaken etc. Ook zijn de winkels in de avonduren geopend. Twee enqueteurs hebben in de week van 8 t/m 13 juli 2019 de ondernemers bezocht.

Ondernemers mochten de enquete samen met de enqueteurs of alleen invullen. Wanneer de ondernemers voor het laatste kozen, dan haalden de enqueteurs de vragenlijsten op een later moment op. Zestig procent van de ondervraagden vulden de enquete zonder hulp in.

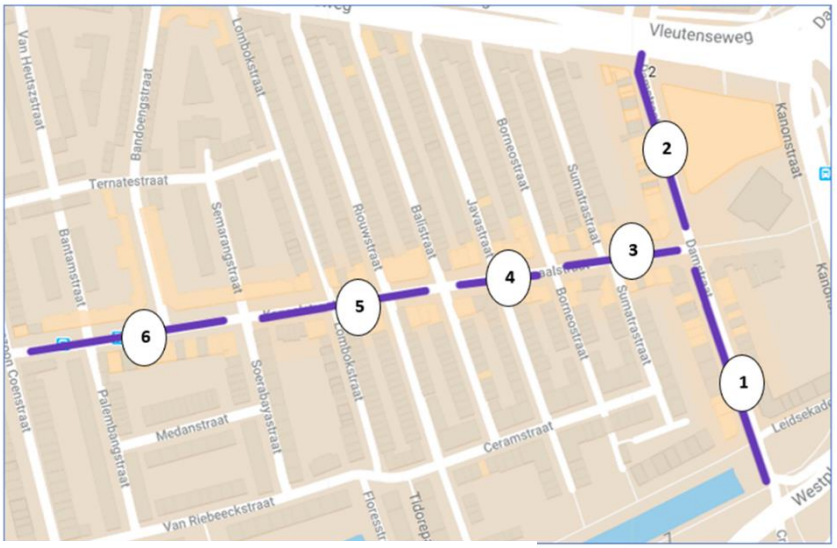


Figuur 1: Het onderzoeksgebied (blauw=waarnemingen, blauw+rood=enquete)

2. VISUELE WAARNEMINGEN

Op vrijdag 12 juli hebben wij van 8:00 tot 20:00 uur met een team van 6 waarnemers de logistieke stromen in de Kanaalstraat en Damstraat in beeld gebracht. Het onderzoeksgebied hebben wij opgedeeld in een aantal secties (zie figuur 2). Elk van de 6 waarnemers kreeg een sectie toebedeeld waar hij/zij de registraties heeft uitgevoerd per laad/losbeweging. Dit hebben zij gedaan op een van te voren geprepareerde registratieformulieren. Wij hebben de volgende zaken geregistreerd per laad- en losbeweging:

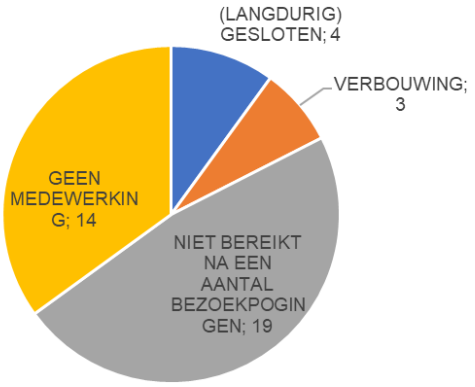
- Tijdstip
- Type voertuig
- Locatie voertuig (1)
- Locatie voertuig (2)
- Bestemming goederen
- Naam vervoerder
- Afleveren of ophalen
- Type/aantal goederen



Figuur 2: Secties onderzoeksgebied visuele waarnemingen

3. BEREIKOVERZICHT

Het gebied telt circa 115 ondernemingen. Alle ondernemers zijn benaderd. Hiervan hebben 75 ondernemers de enquête ingevuld. 7 ondernemingen waren langdurig gesloten of worden verbouwd, viertien ondernemers wilden niet meewerken en negentien ondernemingen zijn niet bereikt na vier bezoekpogingen vanwege vakantie etc.



Hieronder een overzicht van de netto respons per straat:

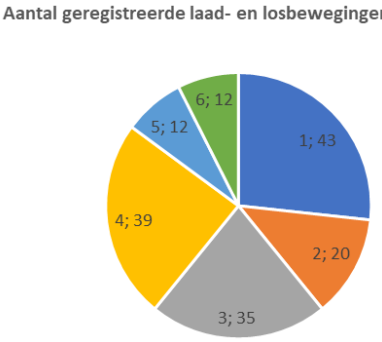
- 42 Kanaalstraat
- 26 Damstraat
- 5 Moskeeplein
- 2 JP Coenstraat/hoek Kanaalstraat

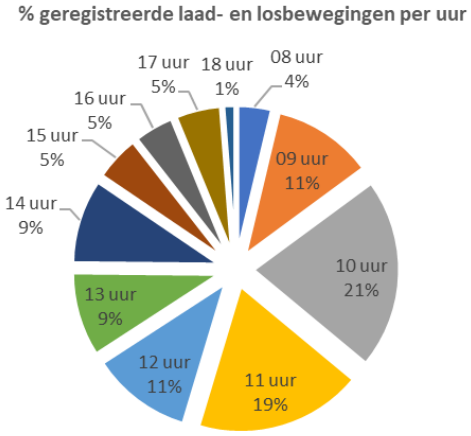
3. RESULTATEN VISUELE WAARNEMINGEN

In dit hoofdstuk zullen wij een korte samenvatting geven van de uitkomsten van de visuele registratie van de laad en losbewegingen in de Kanaalstraat en de Damstraat in Utrecht. Voor een uitgebreid inzicht per laad- en losbeweging verwijzen we u naar de Excel bijlage.

Aantal laad- en losbewegingen

In totaal zijn er 161 laad- en losbewegingen geregistreerd. 98 in de Kanaalstraat en 63 in de Damstraat. Secties 1 en 4 waren het drukst met respectievelijk 43 en 39 laad- en losbewegingen.





Verdeling laad- en losbewegingen over de dag

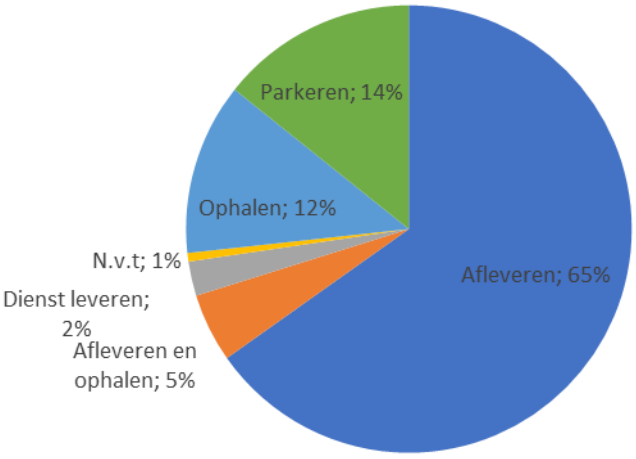
75% van de laad- en losbewegingen zijn geregistreerd tussen 8:00-13:00 uur. Tussen 10:00-12:00 uur zijn er gemiddeld 30 laad- en losbewegingen per uur geregistreerd.

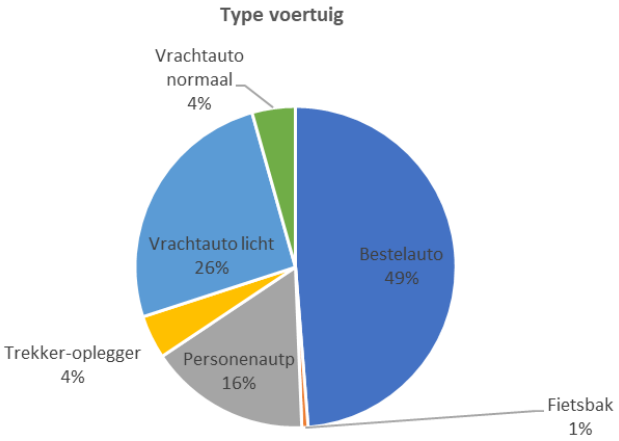
Een gemiddelde laad- en losbeweging duurt iets meer dan 25 minuten.

Afleveren of ophalen?

65% van de laad- en losbewegingen betreft het afleveren van goederen, 12% betreft het ophalen van goederen. 5% een combinatie van beiden.

In 14% van de gevallen worden de laad- en losplaatsen gebruikt om te parkeren



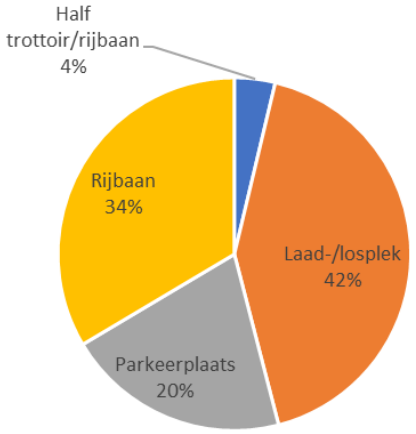


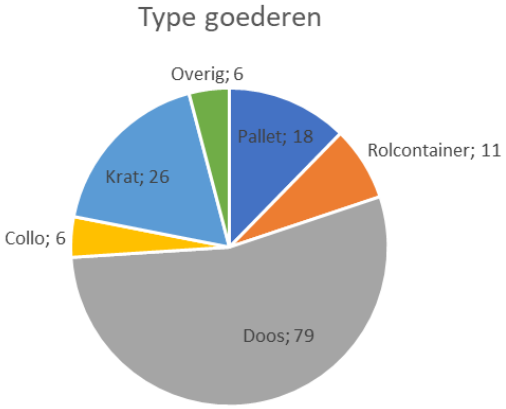
Type voertuig

De helft van de waargenomen voertuigen betreft bestelbussen. Een kwart betreft lichte vrachtauto's, 4% normale vrachtauto's en 4% vrachtauto's met een trekker-oplegger.

Locatie van de voertuig bij laden- en lossen goederen

4 van de 10 geregistreerde voertuigen stond op een laad- en losplaats. 2 op de 10 stond op een parkeerplaats te laden en te lossen. Iets meer dan 3 op de 10 stond op de rijbaan te laden en te lossen.



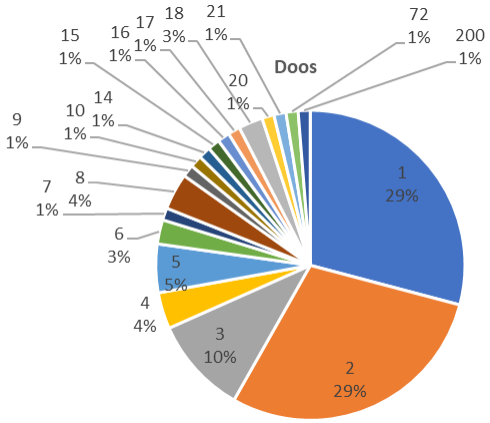


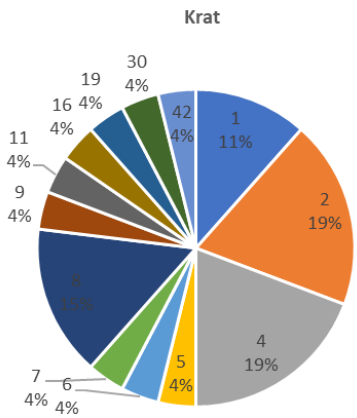
Type goederen

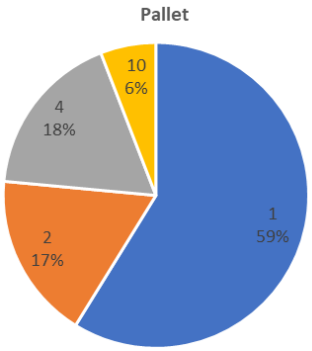
In 79 gevallen hebben wij waargenomen dat goederen geladen en gelost werden in dozen. In 26 gevallen is gebruik gemaakt van kratten, in 18 gevallen van een pallet en in 11 gevallen is gebruik gemaakt van een rolcontainer. In slechts 6 gevallen zijn de goederen opgehaald of afgeleverd in colli.

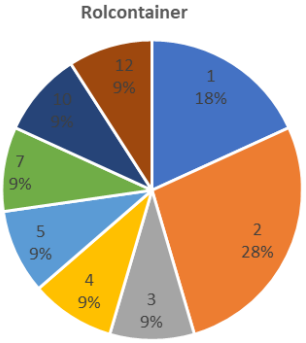
Aantallen per type goederen

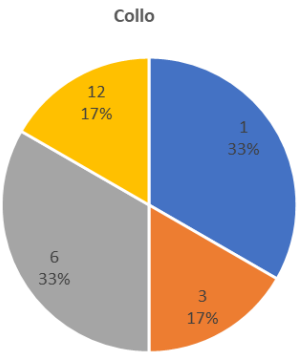
Hieronder een overzicht van de hoeveelheden per type goederen. Voorbeeld: in 3 van de 10 gevallen zijn winkels bevoorraadt in 1 doos. In 1 van de 10 gevallen in 3 dozen tegelijk.









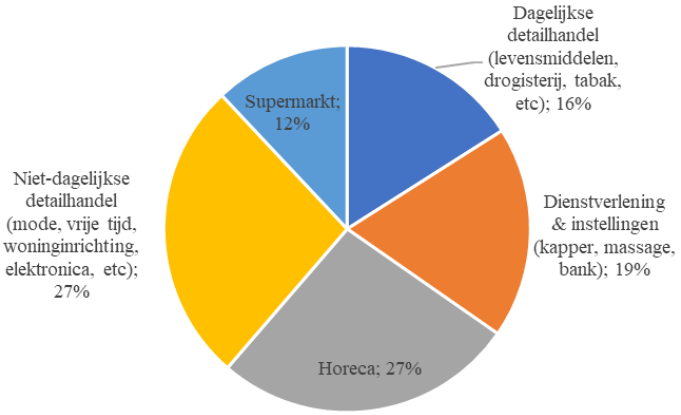


4. RESULTATEN ENQUETE

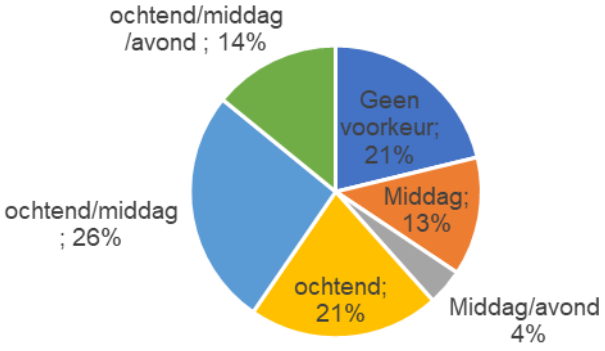
In dit hoofdstuk worden de antwoorden van de respondenten weergegeven. Deze zullen per vraag uit een gezet worden. Vraag 1 en 2 ziet u niet terug. Deze vragen betreffen de NAW-gegevens van de ondernemers.

Vraag 3: Type zaak

Een kwart van de gerespondeerde ondernemers heeft een zaak in niet-dagelijkse detailhandel, eveneens een kwart betreft horecazaken.
2 op de 10 betreft dienstverlenende instellingen.
16% betreft zaken in dagelijkse detailhandel en 12% betreft eigenaren of managers van supermarkten.

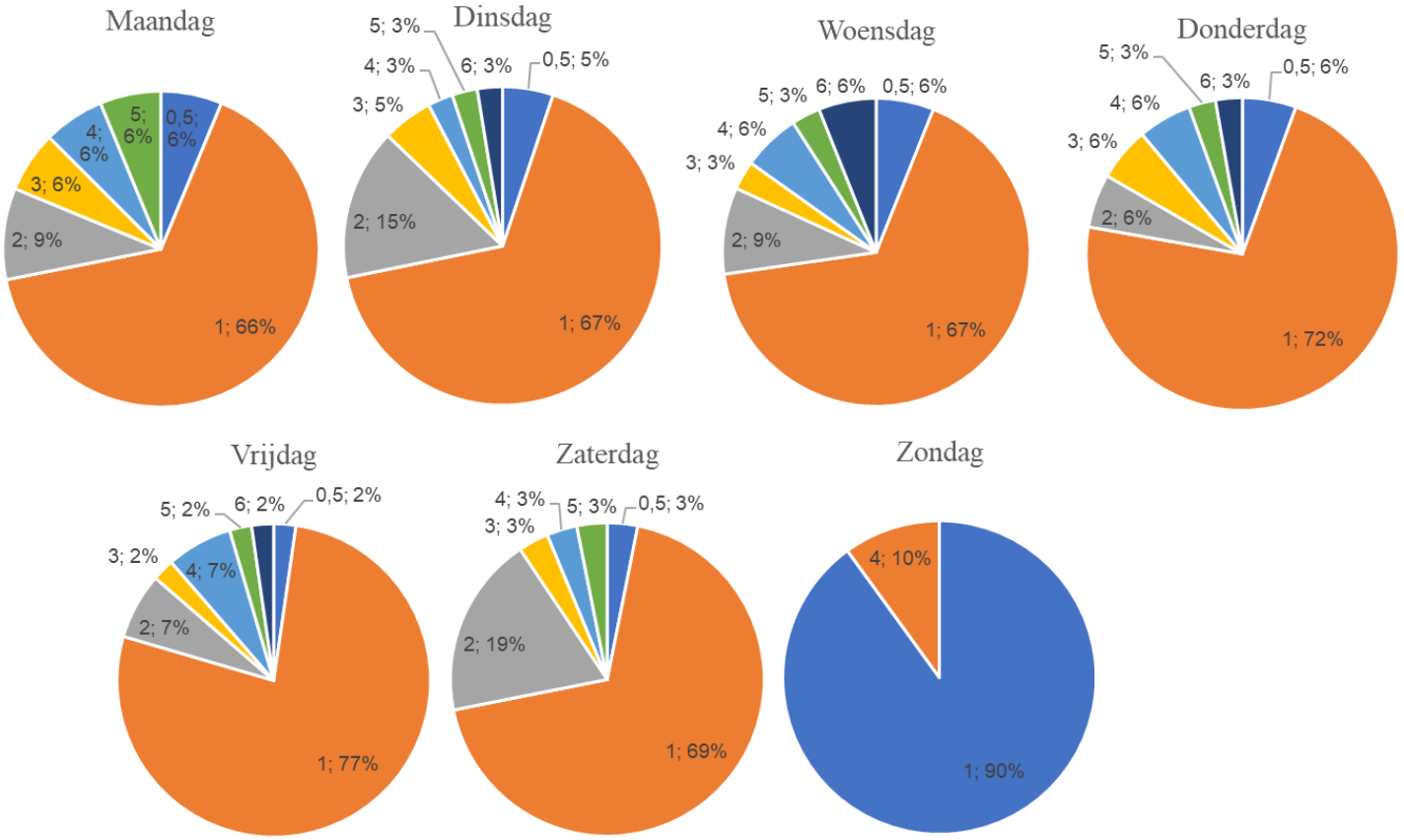


Vraag 4: Wat zijn normaal gesproken de openingstijden van uw zaak?
De gemiddelde openingstijd van de gerespondeerde ondernemingen bedraagt iets meer dan 10 uur.
39 van de 75 bedrijven gaan om of voor 9 uur open.
3 winkel gaan na 12 uur open.
39 van de 75 bedrijven sluiten om of voor 19 uur.
6 winkels zijn na middernacht nog open.



Vraag 5: Tussen welke tijdstippen wilt u goederen in ontvangst nemen?
26% van de respondenten wil de goederen in de ochtend en middag in ontvangst nemen.
21% wil de goederen alleen in de ochtend aannemen.
Een even groot deel van 12% heeft geen voorkeur voor een bepaald dagdeel.
14% wil de hele dag goederen kunnen ontvangen.
13% geeft de voorkeur aan de middag.

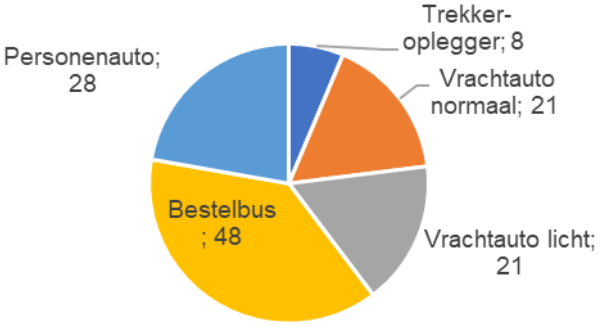
Vraag 6: Hoe vaak en op welke dagen van de week wordt uw bedrijf beleverd? (Bij 1 levering per 2 weken: 0,5 invullen.)



33 respondenten geven aan op maandag te worden beleverd.
39 respondenten geven aan op dinsdag te worden beleverd.
33 respondenten geven aan op woensdag te worden beleverd.
36 respondenten geven aan op donderdag te worden beleverd
44 respondenten geven aan op vrijdag te worden beleverd
32 respondenten geven aan op zaterdag te worden beleverd.
10 respondenten geven aan op zondag te worden beleverd.

7 op de 10 respondenten geven aan dat ze per dag 1 levering krijgen. 9 op de 10 ondernemers die op zondag worden bevoorraad zegt een enkele levering te ontvangen.

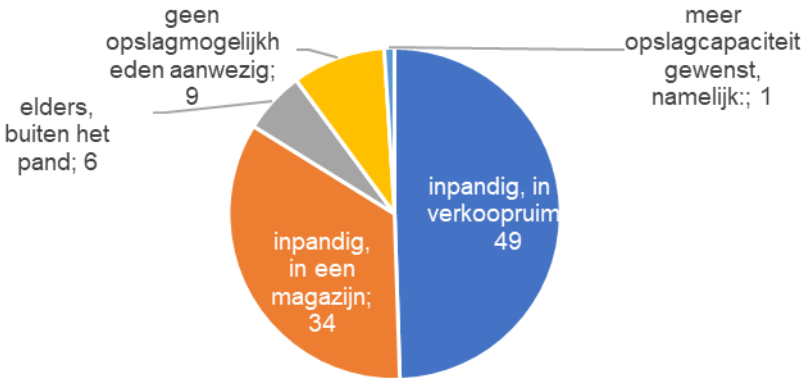
Vraag 7: Welke voertuigen worden er meestal gebruikt voor uw bevoorrading?

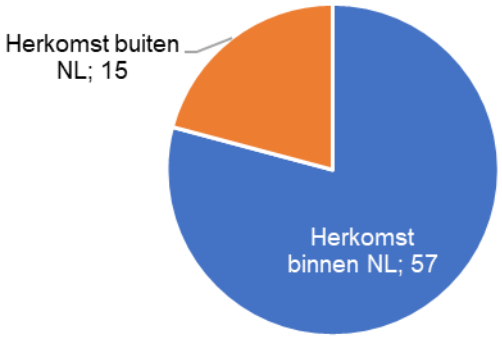


De helft van de respondenten geeft aan bevoorraadt te worden met een bestelbus.
42 worden bevoorraad met een vrachtauto.
28 worden bevoorraad met een personenauto.
Slechts 8 worden bevoorraad met een oplegger.

Vraag 8: Waar ligt uw eigen voorraad? (Meerdere antwoorden mogelijk.)

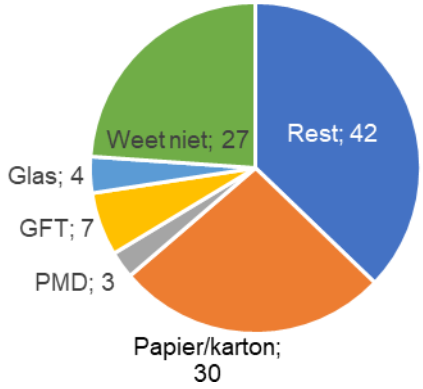
49 van de 75 ondernemers geeft aan dat de hun voorraad in de eigen verkoopruimte ligt.
34 van de 75 ondernemers geeft aan dat de voorraad in het magazijn ligt.
9 van de 75 ondernemers zegt geen opslagmogelijkheden te hebben.
6 van de 75 ondernemers zegt te beschikken over opslagruimte buiten het pand.





Vraag 9: Hoeveel verschillende leveranciers heeft u?

57 van de 75 van de ondernemers hebben leveranciers binnen Nederland. Gemiddeld heeft men 6 verschillende leveranciers.
15 van de 75 hebben buitenlandse leveranciers.
Gemiddeld heeft men bijna 4 verschillende buitenlandse leveranciers.

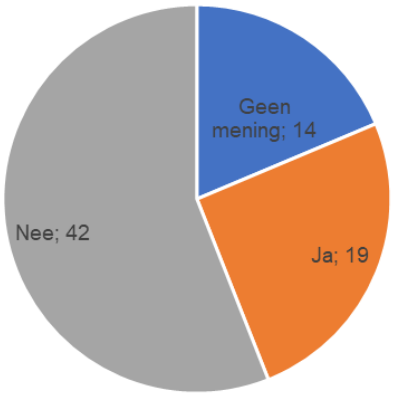


Vraag 10: Wat voor afvalsoorten wordt aangeboden, hoeveel liter per week?

42 van de 75 respondenten zeggen wekelijks restafval aan te bieden.
30 van de 75 bieden wekelijks papier of karton aan.
7 respondenten bieden GFT-afval wekelijks aan

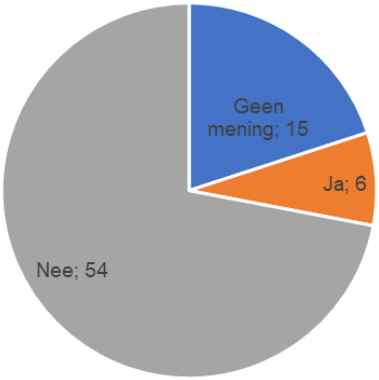
Wanneer men wekelijks afval aanbiedt dan biedt men gemiddeld 589 liters (*) aan, 458 liter restafval, 232 liters karton, 117 liters PMD-afval, 589 liters GFT-afval en 69 liters glasafval aan.
.

(*) Sommige ondernemers konden de hoeveelheid afval niet uitdrukken in liters. In dat geval hebben wij gevraagd naar het aantal vuilniszakken van 60 liter. Dit hebben wij doorgerekend naar het aantal liters.



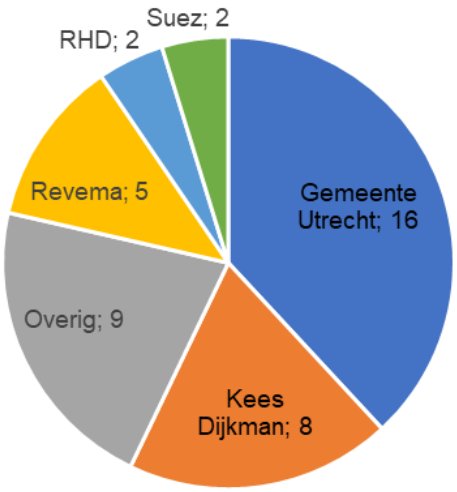
Vraag 11: Wordt er ook GFT via restafval aangeboden?

19 van de 75 respondenten geeft aan het GFT afval niet apart te scheiden van de restafval.



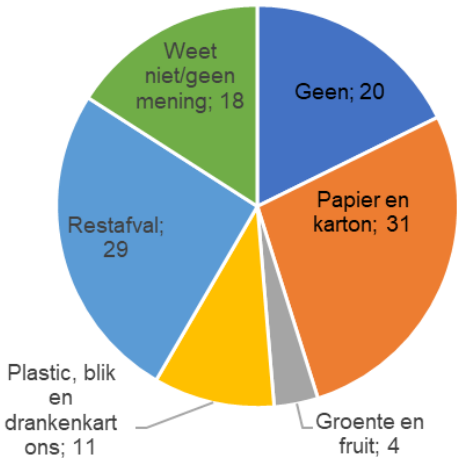
Vraag 12: Wordt er ook glas via restafval aangeboden?

6 van de 75 respondenten biedt het glasafval via het restafval aan.



Vraag 13: Bij welke partij(en) heeft u nu een contract?

Het merendeel (16 van de 75) van de ondernemers biedt haar afval via de gemeente.
8 doen dit via Kees Dijkman.
9 ondernemers noemden een andere partij.
5 zeggen hun afval aan te bieden via Revema.
34 ondernemers wilden en konden de vraag niet beantwoorden.



Vraag 14: Bent u geïnteresseerd om aangesloten te worden op de gemeentelijk ondergrondse containers? En zo ja, voor welke afvalstromen? (Meerdere antwoorden mogelijk.)

37 van de 75 respondenten zijn geïnteresseerd om aangesloten te worden op de gemeentelijke ondergrondse containers.

18 ondernemers twijfelen nog.

20 zijn hier niet in geïnteresseerd.

Van de geïnteresseerden zeggen 31 interesse te hebben in het aanbieden van papier en karton, 29 vinden dit interessant voor het aanbieden van restafval.

11 ondernemers zijn geïnteresseerd in het aanbieden van PMD-afval via de ondergrondse container.

Slecht 4 ondernemers hebben interesse in het aanbieden van GFT-afval via de ondergrondse containers.

Vraag 15: Wat zijn volgens u sterke punten van de bevoorrading van uw vestiging of de Kanaalstraat/Damstraat in het algemeen?

Bereikbaarheid wordt door 15 ondernemers genoemd als een sterk punt van de bevoorrading van de eigen winkel. 7 vinden de snelheid waarmee zij bevoorraadt kunnen worden als positief.

Het aantal laad- en losplaatsen en de flexibiliteit (geen tijdsvenster) waarmee zij bevoorraad kunnen worden zijn door ondernemers genoemd als sterke punten.

Vraag 16: Wat zijn volgens u zwakke punten van de bevoorrading van uw vestiging of de Kanaalstraat/Damstraat in het algemeen

Het is duidelijk dat gebrek aan laad- en losruimte als een zwakke punt wordt ervaren.

21 ondernemers vinden de straten te smal, er ligt te veel afval op straat waardoor laden- en lossen lastiger is en vooral de aanwezigheid van gewone voertuigen op laad- en losplekken ervaart met als een zwak punt.

7 ondernemers hebben de drukte in het gebied als een zwak punt gerelateerd aan het laden- en lossen.

Vraag 17: Indien u zwakke punten of problemen constateert, kunt u daarvoor oplossingen aandragen?

Als mogelijke oplossingen voor eventuele laad- en losproblemen zijn genoemd:

- Betere handhaving.
- Meer en beter spreiden van de laad- en losplaatsen.
- Invoering blauwe zone.
- 1 centrale bevoorradingsplaats.

Vraag 18: Bent u zelf ook in staat om een bijdrage aan deze oplossingen te leveren?

39 van de 75 ondernemers zijn bereid om zelf een bijdrage te leveren aan het realiseren van de mogelijke oplossingen.

Bijlage 1: gebruikte vragenlijst

1. Straat, huisnr

…….. …… …….

2. Naam winkel
…….

3. Type zaak
- ☐ Horeca
- ☐ Supermarkt
- ☐ Dagelijkse detailhandel (levensmiddelen, drogisterij, tabak, etc)
- ☐ Niet-dagelijkse detailhandel (mode, vrije tijd, woninginrichting, elektronica, etc)
- ☐ Dienstverlening & instellingen (kapper, massage, bank)
- ☐ Overig, namelijk:…….

4 Wat zijn normaal gesproken de openingstijden van uw zaak?
van …… tot ……...

5 Tussen welke tijdstippen wilt u goederen in ontvangst nemen?
van …… tot ……...

6 Hoe vaak en op welke dagen van de week wordt uw bedrijf beleverd? (bij 1 levering per 2 weken: 0,5 invullen)

- ☐ maandag aantal leveringen ……
- ☐ dinsdag leveringen ……
- ☐ woensdag leveringen ……
- ☐ donderdag leveringen ……
- ☐ vrijdag leveringen ……
- ☐ zaterdag leveringen ……
- ☐ zondag leveringen ……

7 Welke voertuigen worden er meestal gebruikt voor uw bevoorrading?
…….% Trekker-oplegger
…….% Vrachtauto normaal
…….%Vrachtauto licht
…….%Bestelbus
…….%Personenauto
…….% Overig, namelijk: ……

8 Waar ligt u eigen voorraad? (meerdere antwoorden mogelijk)
- ☐ inpandig, in de verkoopruimte
- ☐ inpandig, in een magazijn
- ☐ elders, buiten het pand
- ☐ geen opslagmogelijkheden aanwezig
- ☐ meer opslagcapaciteit gewenst, namelijk ……..

9 Hoeveel verschillende leveranciers heeft u?
…….aantal herkomst binnen NL
…….aantal herkomst buiten NL

10 Wat voor afvalsoorten wordt aangeboden , hoeveel liter per week?

……. liter rest
……. liter papier/karton
……. liter PMD
……. liter GFT
……. liter Glas

11 Wordt er ook GFT via restafval aangeboden?

☐ Ja
☐ Nee

12 Wordt er ook glas via restafval aangeboden?

☐ Ja
☐ Nee

13 Bij welke partij(en) heeft u nu een contract?

……

14 Bent u geïnteresseerd om aangesloten te worden op de gemeentelijk ondergrondse containers? En zo ja, voor welke afvalstromen? (meerdere antwoorden mogelijk)

☐ Geen
☐ Papier en karton
☐ Groente en fruit
☐ Plastic, blik en drankenkartons
☐ Restafval

15 Wat zijn volgens u sterke punten van de bevoorrading van uw vestiging of de Kanaalstraat/Damstraat in het algemeen?

……

16 Wat zijn volgens u zwakke punten van de bevoorrading van uw vestiging of de Kanaalstraat/Damstraat in het algemeen

……

17 Indien u zwakke punten of problemen constateert, kunt u daarvoor oplossingen aandragen?

……

18 Bent u zelf ook in staat om een bijdrage aan deze oplossingen te leveren?

……



Herinrichting Kanaalstraat-Damstraat

Monitoringsplan verkeerscirculatie

EGK, 06-02-2020

Waarvoor dient het monitoringsplan verkeerscirculatie?

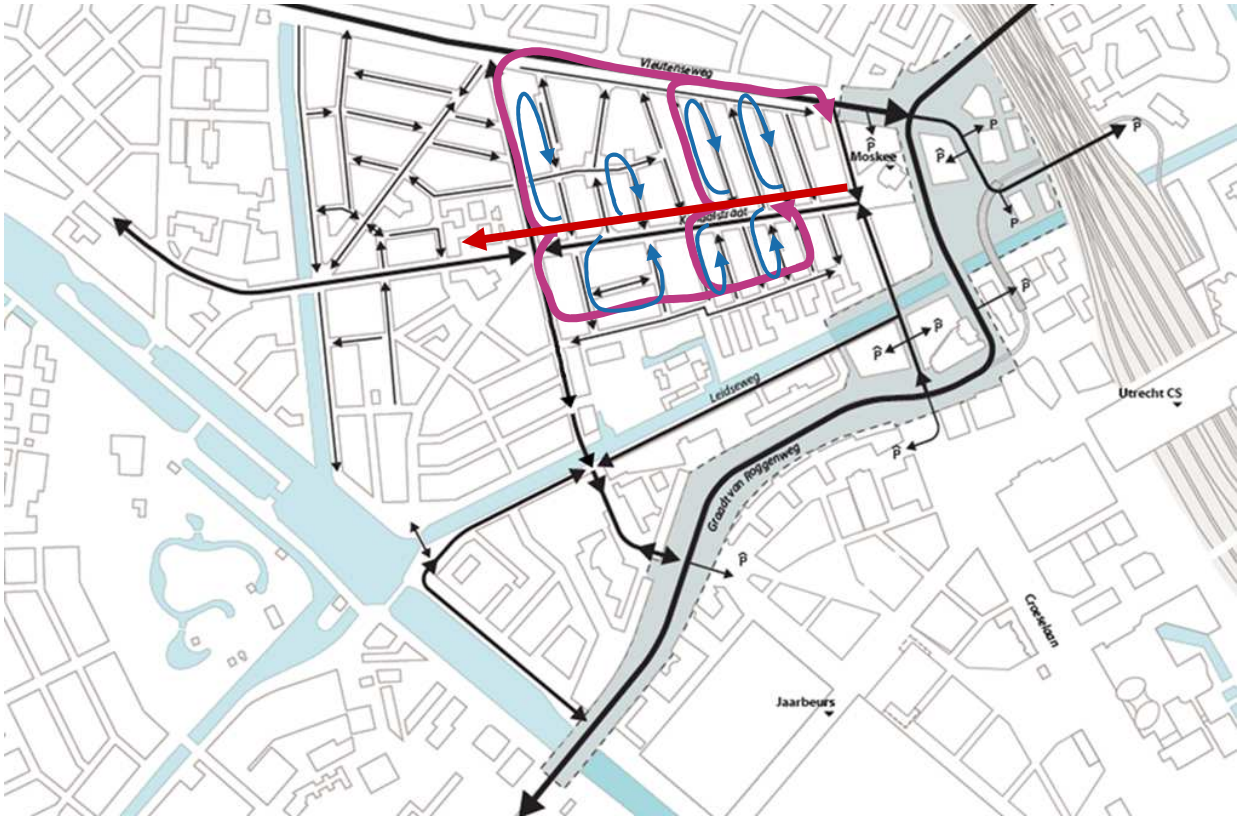
- Buurtvisie door buurt opgesteld. College en gemeenteraad en hebben de buurtvisie omarmd, incl voorstel voor invoeren éénrichtingsverkeer Kanaalstraat-oost en omdraaien rijrichting Damstraat-noord.
- Tijdens proces buurtvisie en bij buurtbijeenkomst juni 2019 hebben bewoners zorgen geuit over potentiële, ongewenste neveneffecten t.a.v. verkeerscirculatie. Concreet gaat het over afname verkeersveiligheid als gevolg van verkeerstoenames in andere straten in Lombok (bv. Riebeeckstraat, Ceramstraat).
- Doel monitoringsplan: effecten op verkeersstromen op transparante wijze te monitoren en ongewenste effecten op een vooraf gedefinieerde wijze in beeld te krijgen
- Als na herinrichting aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om geconstateerde ongewenste effecten tegen te gaan, worden deze uitgevoerd binnen het programma Kanaalstraat-Damstraat. Hier wordt ook budget voor gereserveerd.

Welke effecten van de herinrichting verwachten bewoners?

Eerste zorg is dat er meer verkeer door de zijstraten gaat rijden, bestaande uit

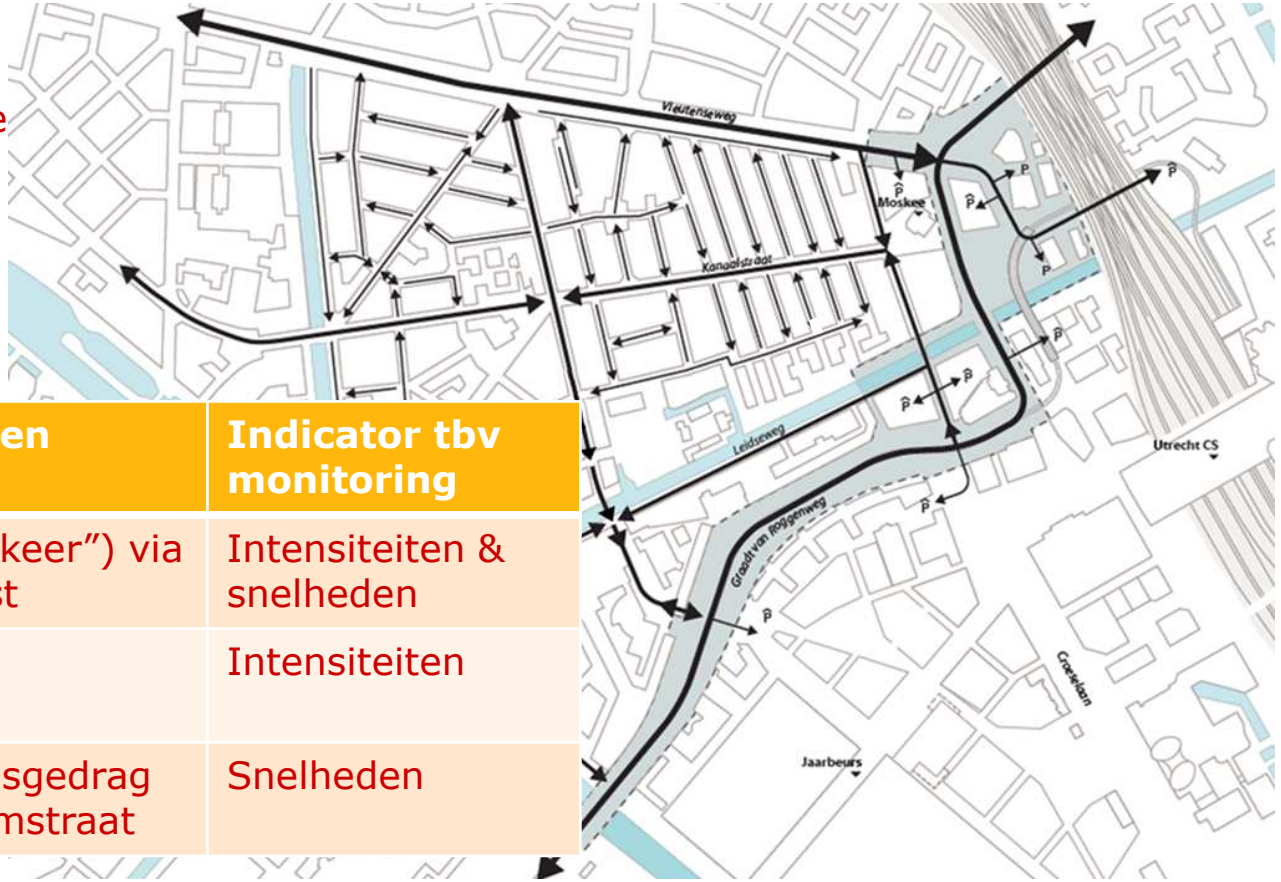
- (Show)verkeer dat via woonstraten terug wil rijden naar begin Kanaalstraat
- Verkeer dat op zoek is naar parkeerplaats

Tweede zorg is verandering van snelheidsgedrag in de Kanaalstraat.



Wat gaan we monitoren?

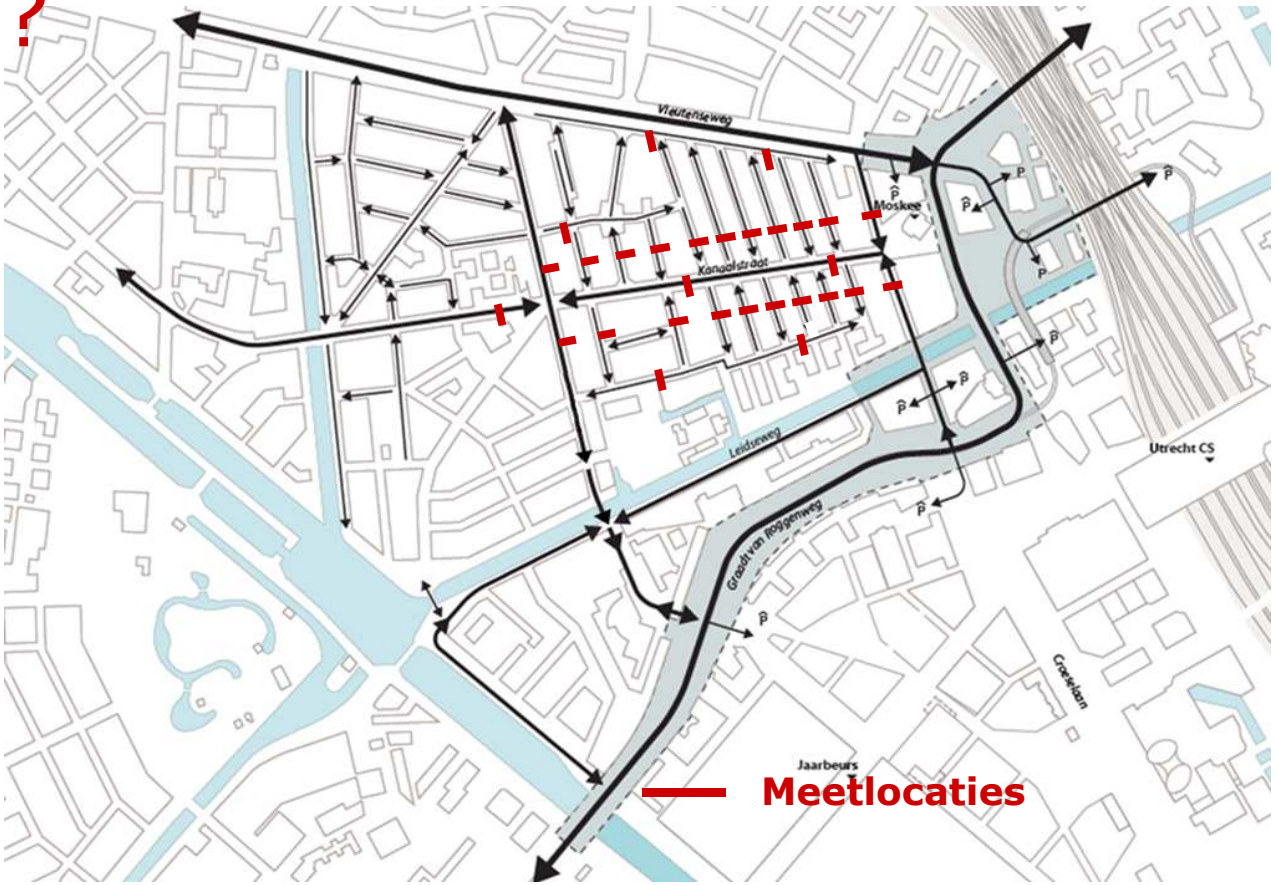
Monitoring richten op drie potentiële neveneffecten, met bijbehorende passende indicatoren.



Potentiële neveneffecten	Indicator tbv monitoring
Nieuwe routes (“showverkeer”) via woonstraten Lombok Oost	Intensiteiten & snelheden
Toename ‘zoekverkeer’ parkeerplaatsen	Intensiteiten
Verandering van snelheidsgedrag in de Kanaalstraat en Damstraat	Snelheden

Op welke locaties gaan we het verkeer registreren?

Meetlocaties afgestemd met klankbordgroep Verkeersmonitoring



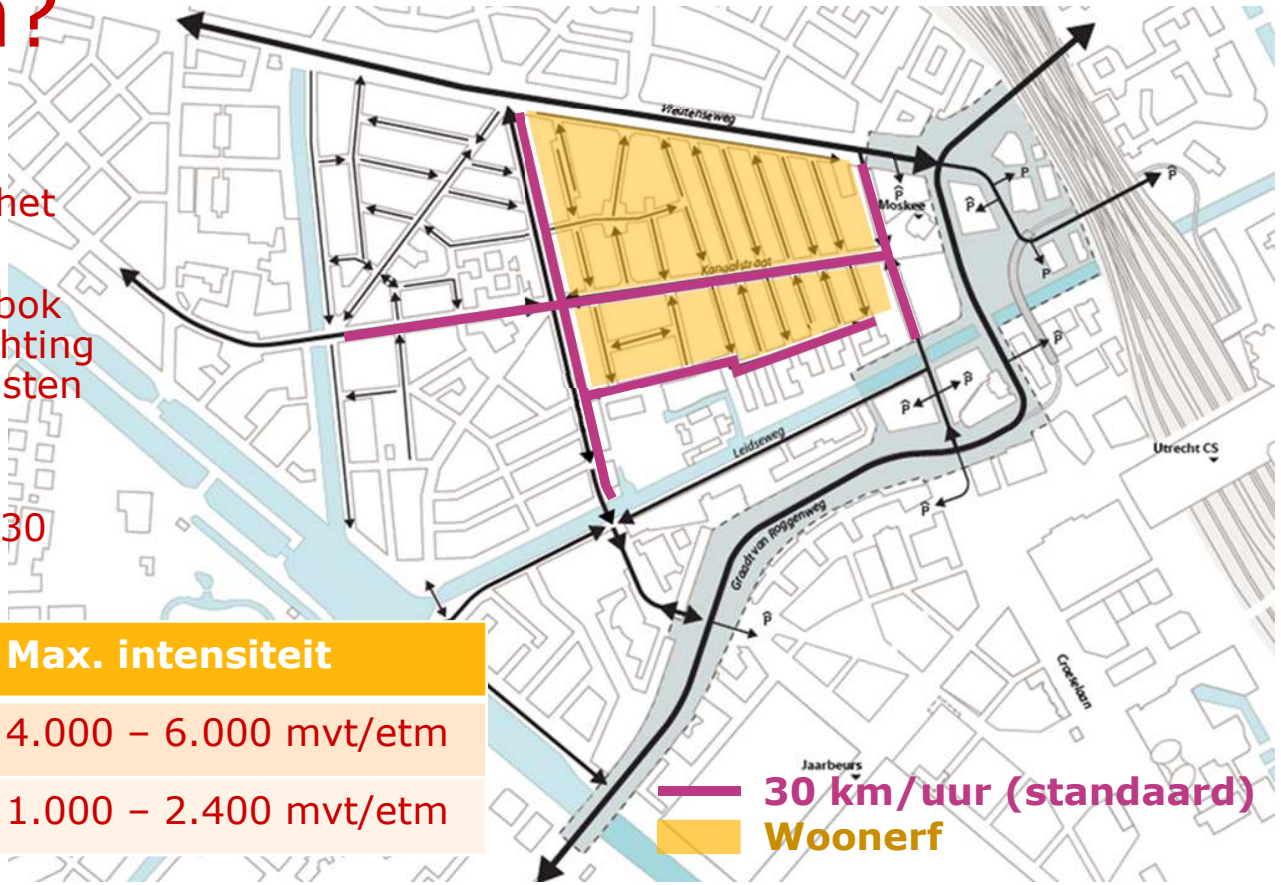
Gemeente Utrecht

Hoe gaan we de intensiteitseffecten beoordelen?

Toetsen aan maximale verkeersdruk, conform landelijke richtlijnen van het CROW.

- De woonstraten in Lombok Oost vertonen qua inrichting en gebruik overeenkomsten met woonerven.
- De overige straten zijn ingericht als standaard 30 km/uur straten.

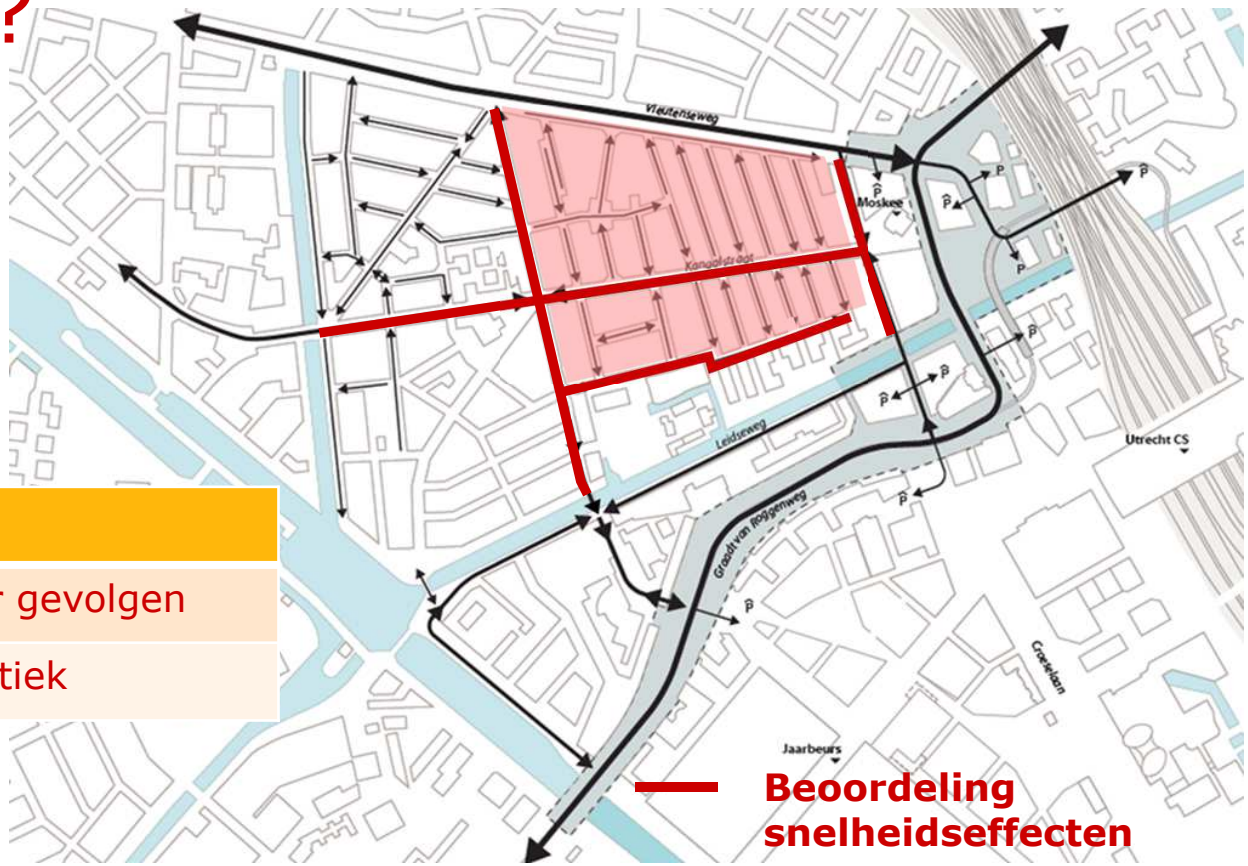
Wegen	Max. intensiteit
30 km/uur (standaard)	4.000 – 6.000 mvt/etm
Woonerven	1.000 – 2.400 mvt/etm



Hoe gaan we de snelheidseffecten beoordelen?

Toetsing van de snelheid (v85 waarde), met inachtneming van ondergrens & correctie zoals gebruikelijk toegepast door politie.

v85 snelheid
tot 37 km/uur blijft zonder gevolgen
vanaf 38 km/uur wordt kritiek



Wat gaan we wanneer doen?

Onderdelen	Globale planning	Communicatie
Afstemmen Monitoringsplan	Nu	Bespreking klankbordgroep Resultaat is onderdeel van inspraak IPVE/FO
Verkeerstellingen 0-situatie	3-6 maanden vóór herinrichting	Bespreking klankbordgroep Data openbaar, via website en nieuwsbrief
Verkeerstellingen 1-situatie	3 maanden na openstelling	Data openbaar, via website en nieuwsbrief
Beoordeling effecten, aan de hand van vooraf vastgesteld beoordelingskader	Direct na meting	Bespreking klankbordgroep Resultaten openbaar, via website, nieuwsbrief en wijkbericht
Indien problemen geconstateerd: Bepalen noodzaak en ontwerp flankerende maatregelen	1-6 maanden na meting	In samenwerking met klankbordgroep en/of direct getroffenen. Aankondiging via wijkbericht.
Uitvoering flankerende maatregelen	6-12 maanden na meting	
Verkeerstellingen 2-situatie	3 maanden na maatregel	Bespreking klankbordgroep Resultaten openbaar, via website, nieuwsbrief en wijkbericht

RAPPORTAGE

Bomen Effect Analyse bij 50 bomen de Kanaalstraat te Utrecht.

COLOFON

Opdrachtgever:
Gemeente Utrecht
De heer A. Tanis

Opdrachtnemer:
Terra Nostra

Boomtechnisch adviseur:
De heer W.D. de Graaff

Controle:
De heer H.H.J.M. Kuppen

Projectnummer:
300.3643-1

Datum:
10 maart 2020

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING 3

1. METHODE VAN ONDERZOEK 5

1.1 BOOMGEGEVENS 5
1.2 GROEIPLAATS OMSTANDIGHEDEN 6

2. INVENTARISATIE EN ONDERZOEK 7

2.1 INVENTARISATIE PROJECTGEGEVENS 7
2.2 ONDERZOEKSRESULTATEN 2013 7
2.3 INVENTARISATIE BOOMGEGEVENS 8
2.4 VISUELE BEOORDELING VERPLANTBAARHEID 9
2.5 ONDERGRONDS 10
2.6 KABELS EN LEIDINGEN 13

3. ANALYSE EN CONCLUSIE 14

3.1 BOMEN EFFECT ANALYSE 14
3.3 CONCLUSIE 16

4. ADVIES 17

LITERATUURLIJST 18

BIJLAGE 1 LIJST MET BOOMGEGEVENS 19

INLEIDING

In opdracht van de Gemeente Utrecht is op 3 december 2019 door Terra Nostra een Bomen Effect Analyse uitgevoerd bij 50 bomen aan de Kanaalstraat te Utrecht.

Aanleiding en doel

De Gemeente Utrecht heeft het voornemen om de Kanaalstraat opnieuw in te richten. Deze herinrichting zal bestaan uit de volgende werkzaamheden:

- Onder de rijbaan komt op een diepte van 2 meter een nieuw riool, de totale sleufbreedte is 3 meter en gedurende de werkzaamheden zal er bronnering plaatsvinden. Verder is het de wens om de 2 oude riolen langs het trottoir weg te halen;
- De fundering en onderlaag van de rijbaan wordt tot 1 meter diep vervangen. Er wordt elementenverharding voor terug gestraat;
- De fundering en onderlaag van het fietsstrook wordt tot 1 meter diep vervangen. Er wordt een elementenverharding voor terug gestraat;
- De grond onder het trottoir wordt tot 0,5 meter diep geroerd;
- Er worden ondergrondse containers geplaatst (stippenplan).

Het doel van de BEA is het bepalen of de bomen in het perspectief van de herinrichting van de Kanaalstraat in hun huidige verschijningsvorm en op dezelfde standplaats duurzaam behouden kunnen worden. Daarbij wordt geadviseerd of en zo ja welke maatregelen er genomen kunnen worden om de bomen duurzaam, meer dan 15 jaar te kunnen behouden.

De opdrachtgever heeft hierbij de volgende onderzoeksvragen:

- Wat is het effect van het nieuwe profiel in combinatie met de te roeren grond op de stabiliteit van de huidige bomen? (eerder zijn al stabiliteitsproblemen geconstateerd, zie de rapportage stabiliteitsonderzoek bij 24 iepen, 300.13678, 18 september 2013)
- Wat is het effect van het nieuwe profiel in combinatie met de te roeren grond op de toekomstverwachting van de huidige bomen?
- Een uitspraak aangaande de te verwachten wortelopdruk in de toekomst, op basis van het nieuwe profiel (momenteel is opdruk een groot probleem).
- Een uitspraak over de verplantbaarheid van de bomen (visueel).

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 is de methode van onderzoek beschreven. De inventarisatie en het onderzoek zijn te vinden in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 vindt u de analyse en conclusie, het advies in hoofdstuk 4. Als bijlage is een lijst met boomgegevens toegevoegd.

Heeft u naar aanleiding van dit rapport nog vragen of opmerkingen?

U kunt contact opnemen met Ewout de Graaff, telefoon 0184 – 698993.

Terra Nostra BV
Bleskensgraaf

Henry Kuppen
Directeur

1 METHODE VAN ONDERZOEK

1.1 Boomgegevens

De onderstaande boomgegevens worden tijdens het onderzoek opgenomen.

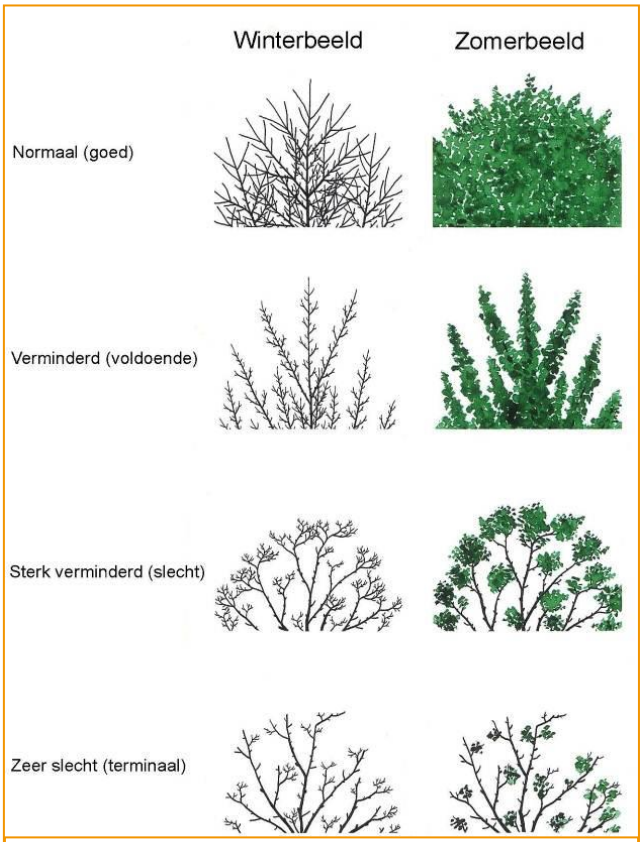
Boomsoort
Bepaald aan de hand van de soortkenmerken.

Stamdoorsnede
De diameter van de boom wordt gemeten op 1,30 meter hoogte in centimeters.

Boomhoogte
Bepaald in meters met behulp van een digitale hoogtemeter.

Kroondoorsnede
Betreft de gemiddelde afstand in meters uit twee metingen haaks op elkaar.

Conditie
De conditie van de boom wordt bepaald aan de hand van de scheutlengte, knop- of bladbezetting en de knop- of bladgrootte en de kroonontwikkeling zie figuur 1.



Figuur 1: Classificaties conditie naar Andreas Roloff.

Vitaliteit
De vitaliteit wordt bepaald door genetische eigenschappen en is soort specifiek. Wel is het zo dat een boom met een goede conditie, een hoger herstelvermogen heeft dan een boom met een slechte conditie. De vitaliteit van een boom is het vermogen om te reageren op de verandering in de omgeving, bijvoorbeeld herstel na een verbetering van de groeiplaats. Een vitale boom heeft een goede weerstand tegen ziekten en aantastingen, bijvoorbeeld door het afgrendelen van wonden of het snel herstellen van aantastingen door insecten.

1.2 Groeiplaats omstandigheden

Bodemprofiel en beworteling

Het bodem- en bewortelingsprofiel wordt beoordeeld door middel van het nemen van grondboringen en profielsleuven. Beworteling wordt beoordeeld op kwaliteit en kwantiteit. Kwalitatief goede wortels zijn te herkennen aan een witte kern en een slecht loslatende, vochtige bast.

Kabels en leidingen

Bij het Kadaster wordt een graafmelding of oriëntatieverzoek ingediend waarna gegevens beschikbaar worden gesteld over de aanwezigheid en de locatie van belangen. De bundeling van deze gegevens maakt inzichtelijk waar knelpunten liggen met betrekking tot maatregelen in de ondergrondse groeiplaats.

2 INVENTARISATIE EN ONDERZOEK

2.1 Inventarisatie projectgegevens

Het onderzoek is gestart met het doornemen van de projectgegevens. De volgende documenten zijn door de opdrachtgever aangeleverd:

- Stabiliteitsonderzoek 2013.pdf
- Rioleringsplan - 330.0141.02.RIO.10-01 20190826 Nieuwe situatie riolering Blad 1 20190902.pdf
- Planschets - KSDS_schets-inrpln_tbvTerraNostra_inbew_13092019.pdf
- Kanaalstraat bomeninv 2018.xlsx
- Kanaalstraat bomeninv 2018.dgn
- kanaalstr_bomen_stabiliteitsonderzoek.pdf
- kanaalstr_bomen_stabiliteits_kroonreductie.pdf
- 190517 gebied Kanaalstraat aandachtspunten.pdf

Samenvattend bevatten deze documenten de planvorming voor de herinrichting van het wegprofiel, ligging van de nieuw te realiseren ondergrondse infrastructuur, resultaten van in het verleden uitgevoerd boomtechnisch onderzoek en de maatregelen die naar aanleiding van het boomtechnisch onderzoek zijn genomen.

2.2 Onderzoeksresultaten 2013

In 2013 zijn 24 iepen binnen het projectgebied door middel van een trekproef beproefd. Deze rapportage (stabiliteitsonderzoek bij 24 iepen) is bekend onder het nummer 300.13678. Advies voortkomend uit dit onderzoek is gevolgd. Op de bomen is vanwege gebrek aan stabiliteit kroon-reducerende snoei toegepast.



Foto 1: Impressiefoto van de Kanaalstraat.

2.3 Inventarisatie boomgegevens

Binnen het projectgebied bevinden zich 50 bomen. Deze bomen zijn visueel op 3 december 2019 gecontroleerd op de aanwezigheid van boomtechnische gebreken en er zijn per boom relevante gegevens als boomhoogte, stamdiameter, kroondiameter en conditieklasse opgenomen. Afbeelding 1 geeft de locatie van de bomen op kaart weer en in tabel 1 staat het aantal bomen per soort opgesomd. Tabel 2 geeft het aantal bomen per conditieklasse weer.



Afbeelding 1: Overzichtskaart met boomnummers.

Boomsoort (wetenschappelijk)	Boomsoort (Nederlands)	Aantal van soort
Sorbus aria	Meelbes	3
Sorbus aria 'Majestica'	Meelbes	1
Ulmus x hollandica	Hollandse iep	5
Ulmus x hollandica 'Commelin'	Hollandse iep	8
Ulmus x hollandica 'Groeneveld'	Hollandse iep	33
	Eindtotaal	50

Tabel 1: Aantal per boomsoort.

Conditieklasse	Aantal
Normaal	21
Verminderd	23
Sterk verminderd	6

Tabel 2: Aantal bomen per conditieklasse.

De volgende boomtechnische gebreken zijn aangetroffen:

- Bij boomnummer 1957379 en 1965485 is stamschade waargenomen;
- Boom 1956807 en 1956807 hebben afgekapte wortels boven het maaiveld;

Boomtechnisch gezien vormen deze gebreken geen direct risico. De waargenomen stamschade vormt geen verhoogd risico op stambreuk of inrotting, ook de afgekapte beworteling boven het maaiveld is niet recent maar langjarig aanwezig en vormt daarom geen verhoogd risico.

2.4 Visuele beoordeling verplantbaarheid

De aanwezige bomen zijn visueel beoordeeld op de mogelijkheid tot verplanting. Van de onderzochte bomen zijn alle potentieel verplantbare bomen van het geslacht *Ulmus* (iep).

16 bomen zijn goed verplantbaar:

1902998, 1957379, 1875068, 1951528, 1955721, 1979490, 1992133, 1887599, 1931374, 1851457, 1868496, 1907131, 1939169, 1958631, 1992228 en 1958480

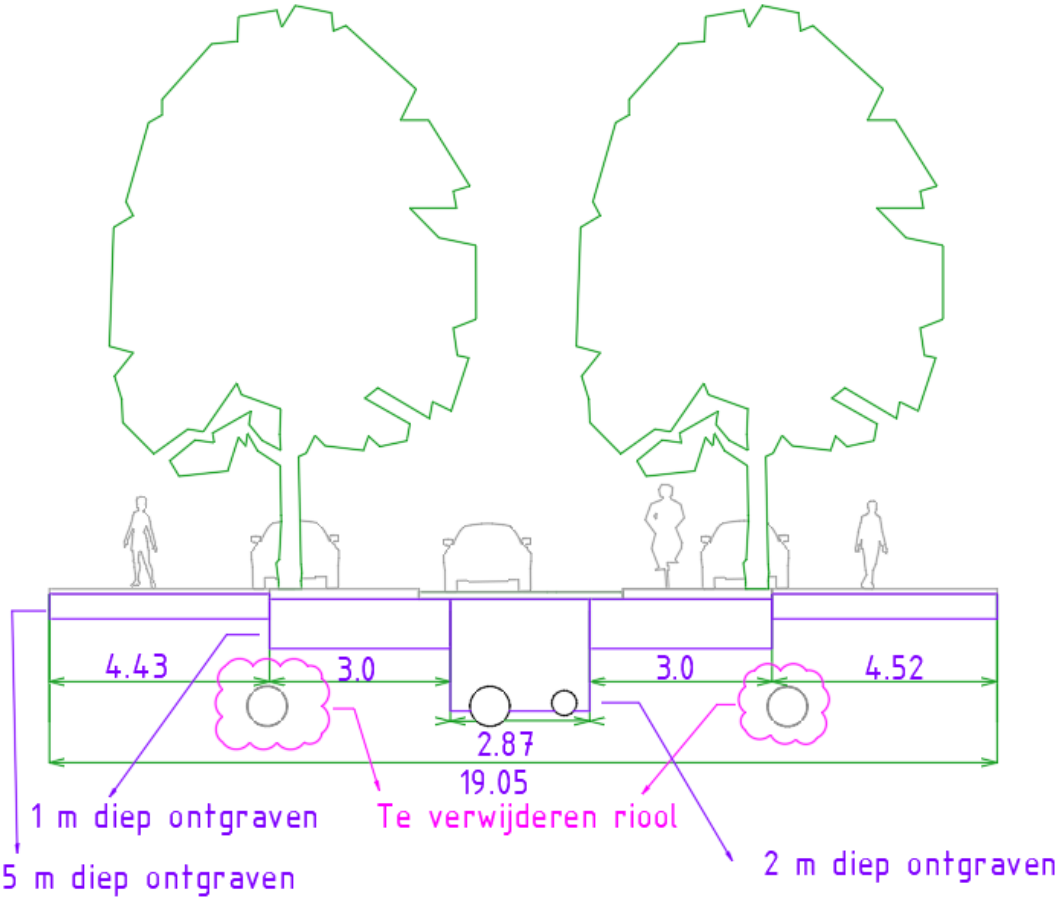
6 bomen zijn matig verplantbaar:

1873860, 1900154, 1925655, 1913925, 1928257 en 2009791

De overige 28 bomen zijn niet verplantbaar.

2.5 Ondergronds

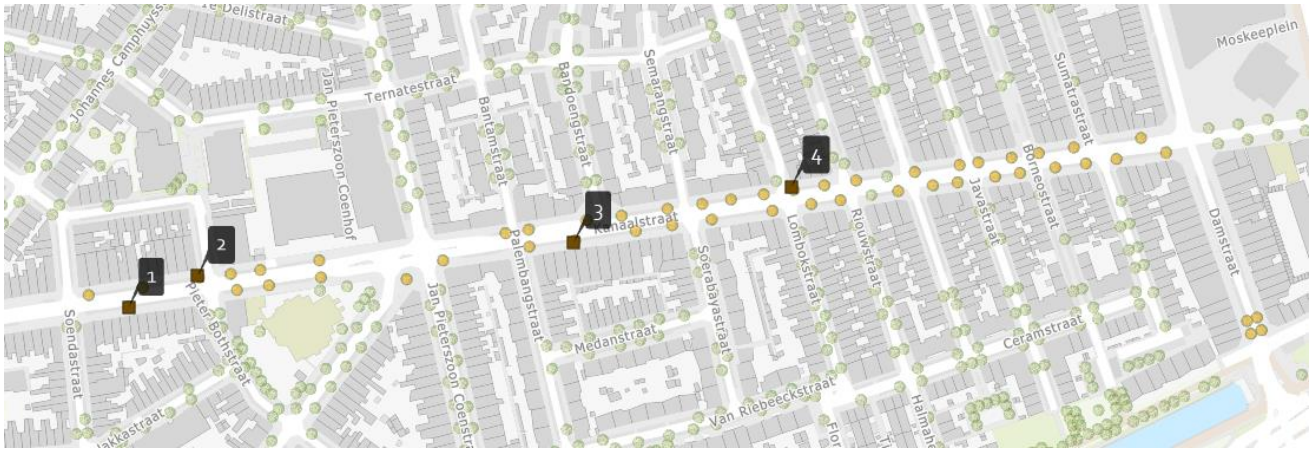
Aan de hand van een 3D modellering is in beeld gebracht waar en hoe diep ontgraving plaats zal vinden ten behoeve van het toekomstige profiel. Op onderstaande afbeelding 2 het te ontgraven profiel en de ligging van het huidige en nieuw te realiseren riool weergegeven.



Afbeelding 2: Dwarsprofiel van het te ontgraven volume rondom de bomen en de ligging van het huidige en nieuw te realiseren rioolstelsel (bron: Planschets - KSDS_schets-inrpln_tbvTerraNostra_inbew_13092019.pdf).

De ontgraving conflicteert met de standplaats van de aanwezige bomen. In het te ontgraven profiel onder het trottoir dient 50 cm ontgraven te worden. In deze zone bevinden zich de meeste stabiliteitswortels.

Daarnaast is aan de hand van 4 profielsleuven het bodem- en bewortelingsprofiel beoordeeld. Op onderstaande afbeelding is de locatie van de bodemprofielen weergegeven. Foto 2 en 3 geven een impressie van de bodemgesteldheid en de aanwezige beworteling.



Afbeelding 3: Overzichtskaart profielbeoordelingen.



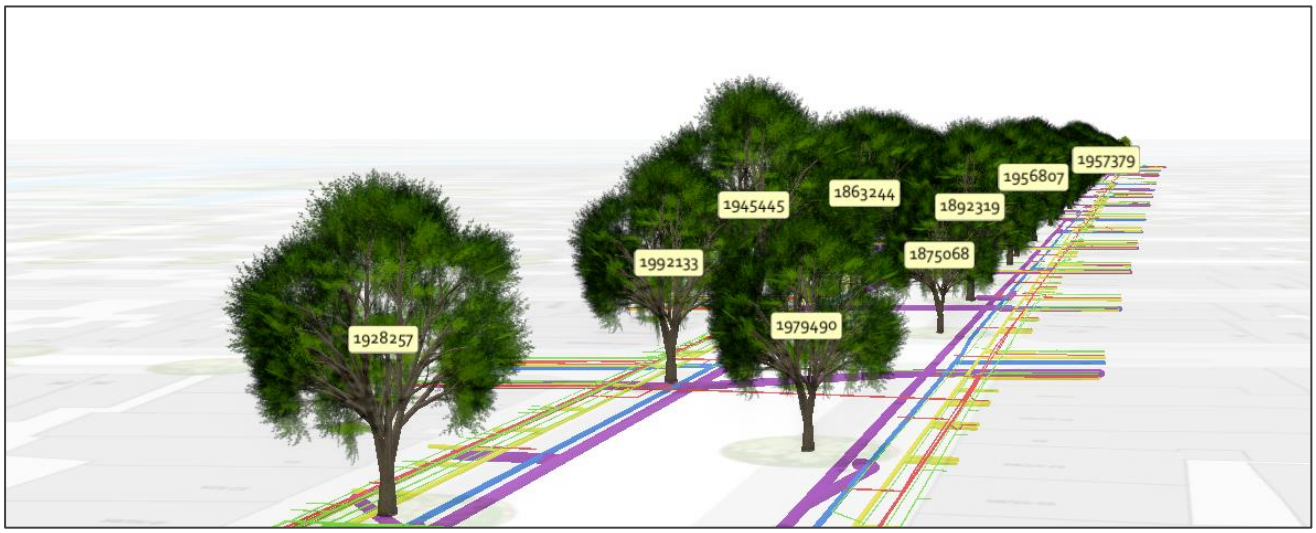
Foto 2: Bodemprofiel 1 en beworteling bij een jonge iep (boomnummer 1931374). Het in de boomspiegel aanwezige bomenzand is intensief doorworteld. Tot een diepte van 60 cm is bomenzand aangetroffen, daaronder bevindt zich klei, waarbij op 110 cm de grondwaterverzadigde zone is aangetroffen.



Foto 3: Bij de oudere iepen in de Kanaalstraat is grove beworteling aangetroffen. Profielsleuf 4 is hiervan een exemplarisch voorbeeld. De bodem bestaat uit uiterst humusarm zand tot 90 cm onder het maaiveld. Daaronder bevindt zich klei met de grondwaterverzadigde zone op 110 cm onder het maaiveld. De wortel rechts op de foto heeft een diameter van 20 cm.

2.6 Kabels en leidingen

De ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen) zijn opgevraagd bij het Kadaster. Deze Klic-melding is in 2 delen bekend onder meldnummer 19O102355_1 en 19O02356_1. Deze gegevens zijn als 3D data aan de boomgegevens toegevoegd om beter inzicht te verkrijgen in de ligging van de ondergrondse infrastructuur in relatie tot de bomen. Dit is met name van belang om te kunnen beoordelen welke invloed het verwijderen van de oude rioolstelsels heeft op het duurzaam behoud van de bomen.
Het rioolstelsel (paars in afbeelding 4) is aan 2 zijden van de weg aanwezig en bevindt zich gemiddeld op een afstand van 65 cm uit het hart van de bomen van het wegprofiel af (richting de naastgelegen bebouwing).
Het nieuw te realiseren riool in het hart van de rijbaan bevindt zich gemiddeld op 4,2 meter uit het hart van de bomen.



Afbeelding 4: Weergave van de aanwezige kabels en leidingen ten opzichte van de bomen. Het nieuw te realiseren riool komt onder de as van de weg.

3 ANALYSE EN CONCLUSIE

3.1 Bomen Effect Analyse

Projectgegevens

Op basis van de doorgenomen projectgegevens is op te maken dat de impact van de voorgenomen werkzaamheden groot is. De bodem rondom de bomen wordt tot ten miste 0,5 m ontgraven in het trottoir, onder de rijbaan direct langs de boomspiegel bedraagt de ontgravingsdiepte 1 meter. In het hart van de weg wordt riolering aangelegd in een ontgraving van 3 meter breed en 2 meter diep waarbij bronbemaling wordt toegepast. Onder de bomenrij (gemiddeld 65 cm vanuit het hart van de bomenrij richting de bebouwing) bevindt zich aan beide zijden van de straat een rioolbuis.

Het is op basis van de aangeleverde projectgegevens en voorgenomen graafwerkzaamheden niet mogelijk om de bomen duurzaam te handhaven.

Onderzoek 2013

Vanwege het advies dat is voortgekomen uit het stabiliteitsonderzoek dat is uitgevoerd in 2013 zijn nagenoeg alle grotere iepen in het projectgebied ingrijpend gesnoeid om het kroonvolume te reduceren. Rede hiertoe vormt het risico op windworp. Door kroonreductie is dit risico tijdelijk geëlimineerd, maar is de draagkracht van de beworteling in de bodem niet verbeterd.

In combinatie met de voorgenomen werkzaamheden is het niet raadzaam deze bomen langer te handhaven.

Boomgegevens

Boomtechnisch gezien zijn 30 bomen niet duurzaam te behouden voor een periode langer dan 15 jaar. De conditie van deze bomen is verminderd of sterk verminderd. Met het oog op de voorgenomen werkzaamheden is geen van de bomen duurzaam te behouden. Gezien de impact van de voorgenomen ontgraving op de bomen zal de conditieklasse van de bomen naar verwachting met 2 klassen afnemen en zal de stabiliteit niet langer te waarborgen zijn.

Verplantbaarheid

16 iepen zijn boomtechnisch gezien goed verplantbaar. Deze bomen zijn van recente aanplantdatum. De overige bomen zijn matig verplantbaar (6 stuks) of als niet verplantbaar (28 stuks) beoordeeld op basis van visuele waarnemingen.

Ondergronds

De waarnemingen uit de onderzochte bodem en bewortelingsprofielen tonen aan dat de beworteling van de oudere bomen in de straat oppervlakkig, direct onder het maaiveld, is ontwikkeld. Er is beworteling dikker dan 20 cm aangetroffen op de ontgravingspositie. Door de voorgenomen graafwerkzaamheden gaat veel beworteling verloren en kan de stabiliteit van de bomen niet langer gegarandeerd worden.

Kabels en leidingen

De aanwezige kabels en leidingen conflicteren met de mogelijkheid op een succesvolle verplanting bij de bomen met een stamdiameter meer dan 25 cm op 1,3 m boven het maaiveld.

3.2.1 Beantwoording onderzoeksvragen

Onderstaand worden de onderzoeksvragen beantwoord:

- Wat is het effect van het nieuwe profiel in combinatie met de te roeren grond op de stabiliteit van de huidige bomen?

De bomen hebben een oppervlakkig wortelgestel gevormd met relatief dikke wortels direct onder het trottoir. Hier dient echter het bodemprofiel tot een diepte van 0,5 m opnieuw opgebouwd te worden. Dit gaat ten koste van de stabiliteit van de bomen.
Het ontgraven van het wegprofiel direct langs de boomspiegel (40-60 cm vanaf de stamvoet) zal tot 1 meter diepte plaatsvinden. Door deze maatregel zal de grond onder de kluit wegzakken en ontstaan grote stabiliteitsproblemen.

- Wat is het effect van het nieuwe profiel in combinatie met de te roeren grond op de toekomstverwachting van de huidige bomen?

Door de voorgenomen ontgraving van het nieuwe profiel gaat een groot gedeelte van de aanwezige beworteling verloren. Daarnaast ontstaan door ontgravingen stabiliteitsproblemen omdat de bodem rondom de bomen geen steun meer geeft aan de kluit. Door wortelverlies zal de conditie van de aanwezige bomen in sterke mate afnemen. De conditie van de bomen met een stamdiameter dikker dan 25 cm zal naar waarschijnlijkheid met 2 conditieklassen afnemen (voorbeeld: conditieklasse normaal wordt sterk verminderd).

- Een uitspraak aangaande de te verwachte wortelopdruk in de toekomst, op basis van het nieuwe profiel (momenteel is opdruk een groot probleem)

Eenmaal horizontaal georiënteerde dikke beworteling (>4 cm) laat zich niet in verticale richting dwingen door het aanbrengen van groeiplaats verbeterende maatregelen of het plaatsen van een wortelwerende constructie. Het is bij het handhaven van de bomen met een stamdiameter meer dan 25 cm op de huidige locatie niet mogelijk om wortelopdruk duurzaam te voorkomen.

- Een uitspraak over de verplantbaarheid van de bomen (visueel)

16 bomen zijn goed verplantbaar omdat deze bomen van een recente aanplantdatum zijn en omdat de kluit van deze bomen compact is ontwikkeld.
6 bomen zijn matig verplantbaar. Deze bomen hebben een goede conditie, maar de ligging van kabels en leidingen conflicteert in meer of mindere mate met een succesvolle verplanting.
28 bomen zijn vanwege de omvang in relatie tot de mogelijkheid van het prepareren van de verplantkluit niet verplantbaar. Door de kluit lopen diverse kabels en leidingen. Daarnaast is de conditie van de meeste van deze bomen verminderd of slecht en is de kluit niet goed doorworteld ten aanzien van een samenhangende verplantkluit.

3.3 Conclusie

Het duurzaam behouden van de 50 aanwezige bomen aan de Kanaalstraat is niet mogelijk. Het is boomtechnisch gezien mogelijk om 16 recent aangeplante bomen te verplanten naar een andere locatie. In het advies in hoofdstuk 4 wordt verder ingegaan op de te nemen maatregelen om deze bomen succesvol te verplanten.

4 ADVIES

Het advies is om 16 van de 50 onderzochte bomen te verplantten. De overige bomen kunnen niet duurzaam behouden worden. Onderstaande overzichtskaart (afbeelding 5) geeft de locatie van de te verplanten bomen met boomnummer weer.



Afbeelding 5: Overzichtskaar met goed verplantbare bomen.

Om deze bomen succesvol te verplanten is het nodig dat de volgende maatregelen in acht genomen worden:

- Rondgraven van de wortelkluit met een stamverhouding van 7 tot 10 keer de stamdiameter;
- Omwikkelen van de stam met jute om transportschade te voorkomen;
- Uitnemen van de bomen door middel van de traditionele verplantmethode waarbij stroppen om de stam worden aangebracht;
- Transporteren van de bomen naar de nieuwe plantlocatie;
- Inrichten groeiplaats met tenminste 10 m^3 groeiplaatsmedium;
- Aanbrengen beluchtingsbuis rondom de stam ten behoeve van bodemgasuitwisseling met tenminste 2 verticale buizen naar het maaiveld;
- Bovengronds verankeren van de bomen met boomband rondom de stam op 1 meter boven het maaiveld met 3 boompalen;
- Aanbrengen gietrand of gietwal ten behoeve van watergift;
- Snoeien van de bomen waarbij 20% van de bladmassa vanuit de buitenzijde van de kroon wordt gereduceerd;
- Toepassen van een nazorg periode van tenminste 3 jaar om de ontwikkeling van de bomen en vochtbehoefte te monitoren en zo nodig te anticiperen.

Eventueel kunnen de bomen tijdelijk op depot gezet worden om deze opnieuw in de Kanaalstraat terug te plaatsen na afronding van de voorgenomen herinrichting. Tijdens de depotperiode dient nazorg toegepast te worden.

LITERATUURLIJST

Boeken

Janssen, J. (2013, 5e druk). *Stadsbomen Vademecum 4, Boomsoorten en gebruikswaarde.* Arnhem, Nederland: IPC Groene Ruimte.

Kutschera, L., & Lichtenegger, E. (2002). *Wurzelatlas, mitteleuropäischer Waldbäume und Sträucher.* Graz, Oostenrijk: Leopold Stocker Verlag.

Roloff, A. (2001). *Baumkronen, Verständnis und praktischde Bedeutung eines komplexen Naturphänomes.* Stuttgart, Duitsland: Rombach GmbH Druck- und Verlagshaus.

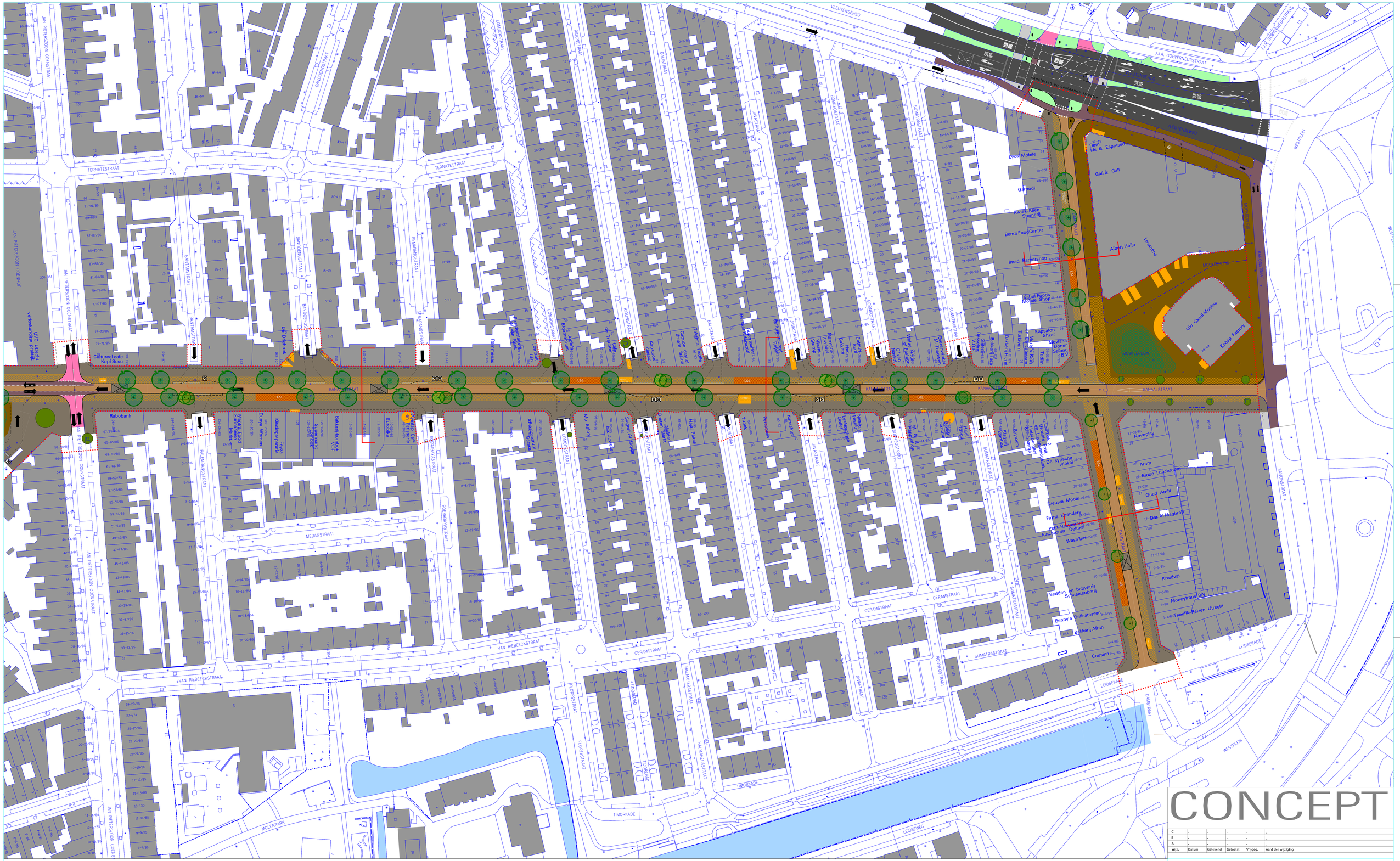
Urban, J. (2008). *Up by Roots, Healty Soils and Trees in the Built Environment.* Champaign, Illinois, USA: International Society of Arboriculture.

van Prooijen, G. (2006). *Stadsbomen Vademecum 2A, Groeiplaatsaspecten.* Arnhem, Nederland: IPC Groene Ruimte.

van Prooijen, G. (2012). *Stadsbomen Vademecum 3B, Boomverzorging en Groeiplaatsverbetering.* Arnhem, Nederland: IPC Groene Ruimte.

Wessoly, L., & Erb, M. (1998). *Handbuch der Baumstatik und Baumkontrolle.* Berlin, Duitsland: Patzer Verlag.

BIJLAGE 1 LIJST MET BOOMGEGEVENS



LEGENDA

ALGEMEEN

- PLANGRENS

OMGEVING

- BESTAANDE SITUATIE: Topografische ondergrond
- BESTAANDE BEBOUWING
- AANDUIDING WINKEL/ VOORZIENING
- RIJRICHTING (auto)

VERKEER

- RIJBAAN: 30 km/u
- RIJBAAN: 30 km/u (betonstraatsteen)
- TROTTOIR
- FUNCTIESTROOK o.a. fietsparkeren, autoparkeren, laden en lossen, groenvakken, bomen, terrassen
- BASISMARKERING
- UITRITCONSTRUCTIE
- VERKEERSPLATEAU: indicatief
- VERKEERSLICHTEN
- BUSHALTE
- BLUSWATERVOORZIENING

GROEN

- BOOM: bestaand
- BOOM: nieuw (indicatief)
- GROENVAK: vaste beplanting (indicatief)

PROGRAMMA

- Afvalcontainer; aantal: max. 2 stuks per locatie, locatie
- Terras (met vergunning) verschoven van de gevel naar functiestrook
- Terras (horeca pilot) nader te bepalen
- L&L: Laden en lossen
- Pleininrichting (nader uit te werken in vervolgfase)
- Uitstallingsstrook, max. 1 meter uit de gevel

CONCEPT

Wijz.	Datum	Getekend	Getoetst	Vrijgeg.	Aard der wijziging
C	-	-	-	-	-
B	-	-	-	-	-
A	-	-	-	-	-

Stadsbedrijven

Gemeente Utrecht

Opdrachtgever
Ontwikkelorganisatie Ruimte

Project
Herinrichting Kanaalstraat/ Damstraat
Functioneel Ontwerp

Onderdeel
Plattegrond
Deel Kanaalstraat Midden, Oost en Damstr.
Kaart 1 van 3

Schaal 1:500 | Formaat A0
Beheer - | Bestek -
Projectnummer - | Status CONCEPT
Tekeningnummer - | Datum: 13-5-2020 | Versie -
Getekend M.H./J.R.
Getoetst E.H.
Vrijgegeven B.N.

Stadsingenieurs
Bezoekadres Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8375, 3503 RJ Utrecht
Telefoon 030 - 286 4323 **Fax** 030 - 286 4348
www.utrecht.nl

LEGENDA

ALGEMEEN

- PLANGRENS

OMGEVING

- BESTAANDE SITUATIE: Topografische ondergrond
- BESTAANDE BEBOUWING
- AANDUIDING WINKEL/ VOORZIENING
- RIJRICHTING (auto)

VERKEER

- RIJBAAN: 30 km/u
- RIJBAAN: 30 km/u (betonstraatsteen)
- TROTTOIR
- FUNCTIESTROOK o.a. fietsparkeren, autoparkeren, laden en lossen, groenvakken, bomen, terrassen
- BASISMARKERING
- UITRITCONSTRUCTIE
- VERKEERSPLATEAU: indicatief
- VERKEERSLICHTEN
- BUSHALTE
- BLUSWATERVOORZIENING

GROEN

- BOOM: bestaand
- BOOM: nieuw (indicatief)
- GROENVAK: vaste beplanting (indicatief)

PROGRAMMA

- Afvalcontainer; aantal: max. 2 stuks per locatie, locatie
- Terras (met vergunning) verschoven van de gevel naar functiestrook
- Terras (horeca pilot) nader te bepalen
- L&L: Laden en lossen
- Pleininrichting (nader uit te werken in vervolgfase)
- Uitstallingsstrook, max. 1 meter uit de gevel

CONCEPT

C	-	-	-	-	-	-
B	-	-	-	-	-	-
A	-	-	-	-	-	-
Wijz.	Datum	Getekend	Getoetst	Vrijgeg.	Aard der wijziging	

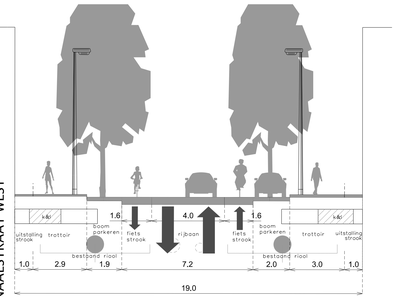
Stadsbedrijven

Gemeente Utrecht

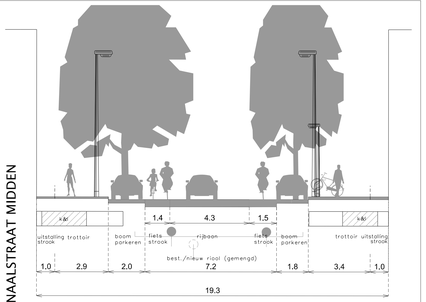
Opdrachtgever: Ontwikkelorganisatie Ruimte	Schaal 1:500 / Formaat A0
	Beheer - / Bestek -
Project: Herinrichting Kanaalstraat / Damstraat Functioneel Ontwerp	Projectnummer - / Status CONCEPT
	Tekeningnummer - / Datum: 6-05-2020 / Versie -
Onderdeel: Plattegrond Deel Kanaalstraat West en Midden Kaart 2 van 3	Getekend M.H./J.R.
	Getoetst E.H.
	Vrijgegeven B.N.

Stadsingenieurs
Bezoekadres Stadskantoor 1
Postadres Postbus 8375, 3503 RJ Utrecht
Telefoon 030 - 286 4323 Fax 030 - 286 4348
www.utrecht.nl

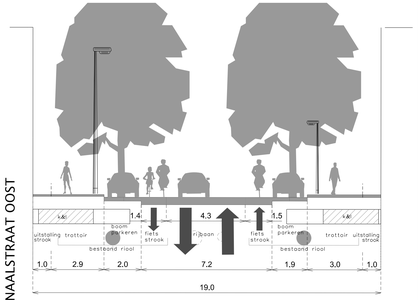
PROFIEL 1: BESTAAND
KANAALSTRAAT WEST



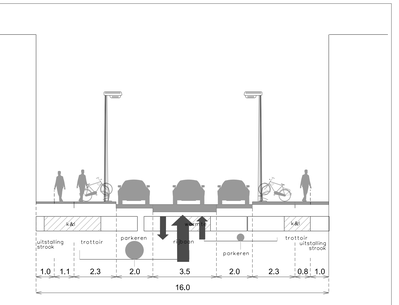
PROFIEL 2: BESTAAND
KANAALSTRAAT MIDDEN



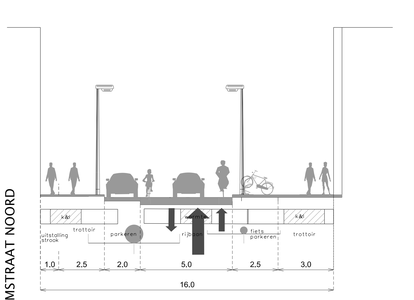
PROFIEL 3: BESTAAND
KANAALSTRAAT OOST



PROFIEL 4: BESTAAND
DAMSTRAAT ZUID



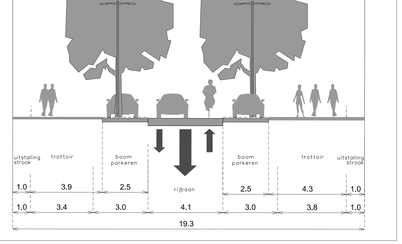
PROFIEL 5: BESTAAND
DAMSTRAAT NOORD



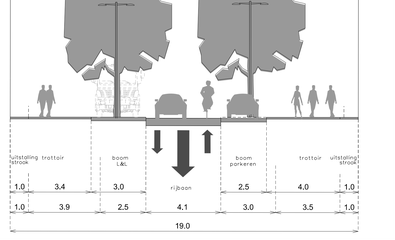
PROFIEL 1: VOORSTEL
KANAALSTRAAT WEST



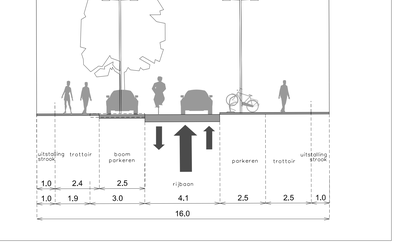
PROFIEL 2: VOORSTEL
KANAALSTRAAT OOST (MIDDEN)



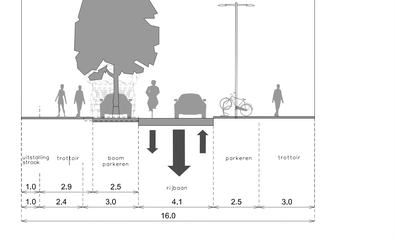
PROFIEL 3: VOORSTEL
KANAALSTRAAT OOST

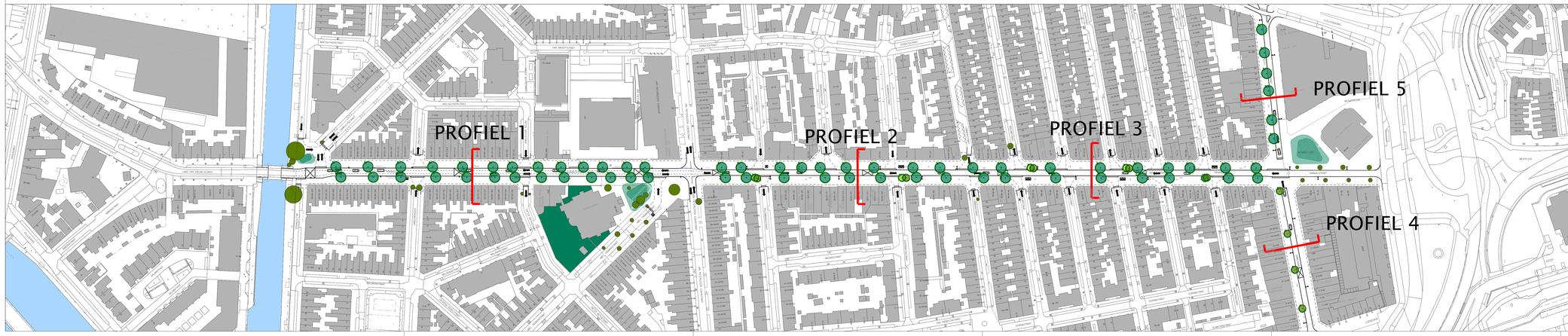


PROFIEL 4: VOORSTEL
DAMSTRAAT ZUID



PROFIEL 5: VOORSTEL
DAMSTRAAT NOORD





CONCEPT

C	-	-	-	-	-
B	-	-	-	-	-
A	-	-	-	-	-
Wijz.	Datum	Getekend	Getoetst	Vrijgeg.	Aard der wijziging

Stadsbedrijven

Gemeente Utrecht

Opdrachtgever: Ontwikkelorganisatie Ruimte	Schaal 1:1000/100	Formaat A0 extra
	Beheer -	Bestek -
Project: Herinrichting Kanaalstraat/ Damstraat Functioneel Ontwerp	Projectnummer -	Status CONCEPT
	Tekeningnummer -	Datum: 6-05-2020
		Versie -
Onderdeel: Profielen Kanaalstraat en Damstraat Kaart 3 van 3	Getekend J.R./M.H.	
	Getoetst E.H.	
	Vrijgegeven B.N.	

Stadsingenieurs
Bezoekadres: Vredenburg 1, 3511 BJ Utrecht
Postadres: Postbus 8045, 3503 RA Utrecht
Telefoon: 030 - 286 4123 Fax 030 - 286 4148
www.utrecht.nl

P:\IBU\Project\...



Herinrichting Kanaalstraat - Damstraat

Reactienota IPvE-FO

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Uitgave
kanaalstraat@utrecht.nl

In opdracht van
College van B&W

Internet
www.utrecht.nl/kanaalstraat

Informatie
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Projectmanagement Ruimte

Grafische realisatie
OntwerpStudioRuimte

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 4
1.1 Context 4
1.2 Participatieproces 4
1.3 Samenvatting inspraakreacties 6
1.4 Planning 7
1.5 Leeswijzer 7

Hoofdstuk 2 Beantwoording reacties over de buurtvisie en veiligheid 8
2.1 Buurtvisie als kader voor de herinrichting: éénrichtings verkeer, parkeren en verkeerscirculatie zijstraten 8
2.2 Integrale aanpak van de Kanaalstraat en Damstraat 8

Hoofdstuk 3 Beantwoording reacties over monitoring verkeerscirculatie 11
3.1 Inhoudelijke reactie op vragen en zorgen over effecten éénrichtingsverkeer 11
3.2 Klankbordgroep 12

Hoofdstuk 4 Overzicht van de inspraakreacties met beantwoording 13

Bijlage 1 Brief Winkeliersvereniging Lombok en antwoord gemeente 125

Bijlage 2 Brief Fietsersbond en antwoord gemeente 131

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Context

Utrecht kiest voor een aantrekkelijke en leefbare Kanaalstraat en Damstraat. Levendige winkelstraten met een mediterrane uitstraling en met een aantrekkelijke mix van wonen, winkelen en horeca. Een herinrichting van de openbare ruimte moet de belevings- en verblijfswaarde verhogen. De herinrichting draagt tevens bij aan de sociale en verkeersveiligheid, het versterken van de winkelstraat, een prettiger woon- en werkomgeving en het klimaatadaptiever maken van de Kanaalstraat en Damstraat.

De herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat maakt onderdeel uit van de buurtvisie. De buurtvisie is in 2017 door de bewoners, ondernemers en organisaties uit Lombok opgesteld en beschrijft een integrale aanpak voor beide straten. Aanleiding voor het opstellen van de buurtvisie zijn geplande investeringen in de openbare ruimte zoals vervanging van bomen en riolering, en het plaatsen van ondergrondse huisvuilcontainers. Ook leven er in de buurt zorgen over sociale en verkeersveiligheid. Denk hierbij aan hard rijden, dubbel parkeren, straatintimidatie, zwerfafval, etc. Met de buurtvisie is een kader vastgesteld waarbinnen de herinrichting van de openbare ruimte wordt ontworpen en uitgevoerd.

Op basis van de uitgangspunten uit de buurtvisie is het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE/FO) opgesteld.

1.2 Participatieproces

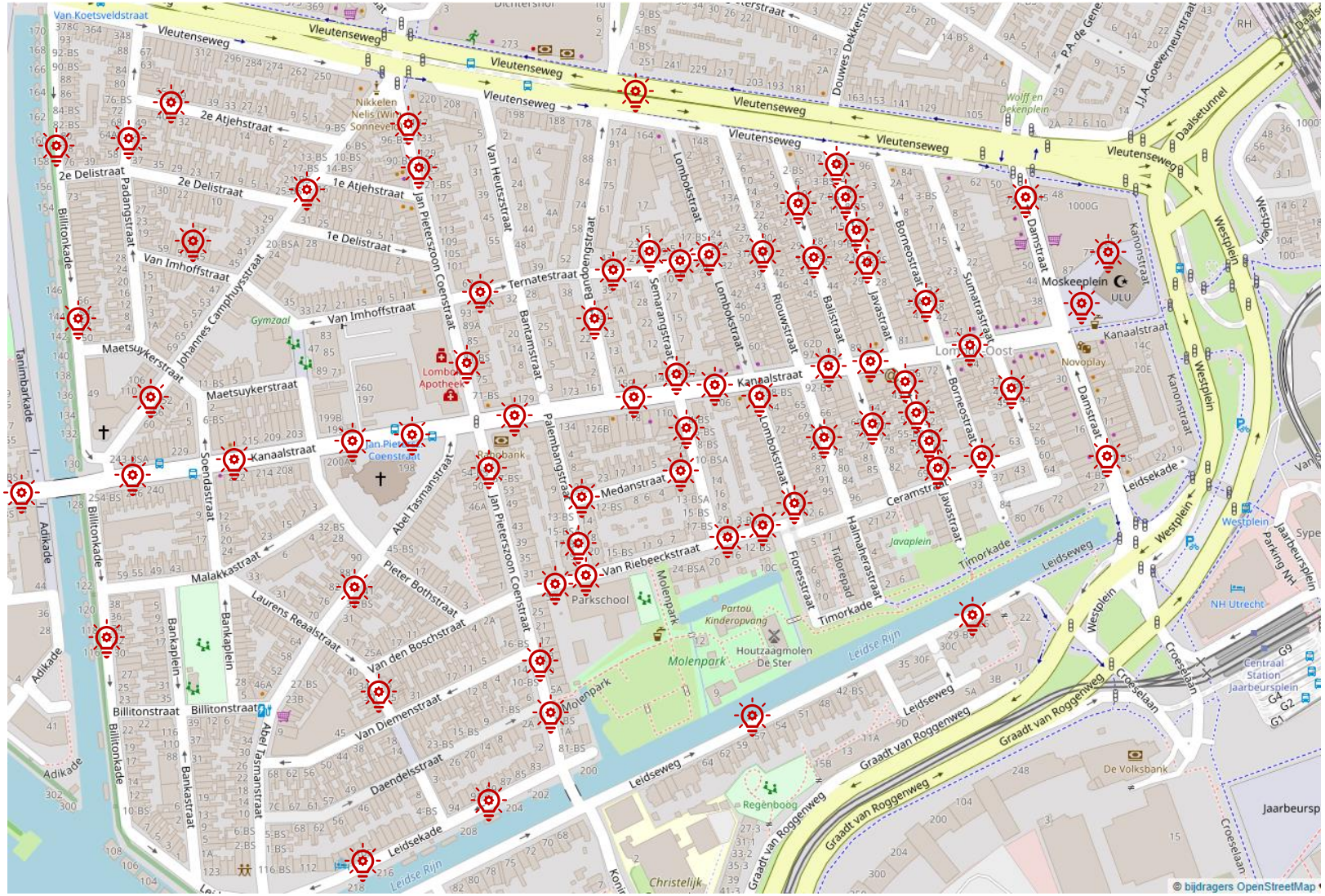
Het IPvE en FO is opgesteld met input uit de buurt. Specifiek zijn er twee buurtbrede bijeenkomsten geweest (juni en november 2019) en zijn voor specifieke onderwerpen gesprekken geweest met de winkeliersvereniging, werkgroep ‘Omgeving en Gedrag Kop van Lombok’, en de Toekomstclub 507 en Groengroep 507.

Het concept IPvE/FO heeft van 10 mei tot en met 3 juni 2020 ter inzage gelegen. Een samenvatting van het ontwerp is in een korte film op de website toegelicht. Vanwege de corona pandemie zijn er geen fysieke bijeenkomsten geweest. Circa 140 bewoners, ondernemers en belangenorganisaties hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid om tijdens de inspraakperiode op de plannen te reageren. Alle reacties zijn, voorzien van een antwoord, opgenomen in deze reactienota.

Vanuit de belangenorganisaties hebben Winkeliersvereniging Lombok, Toekomstclub 507, Groengroep 507 en de Fietsersbond gereageerd.

De kaart op de volgende pagina laat zien uit welke straten reacties zijn gekomen (NB. er is alleen gevraagd naar straatnaam, niet naar huisnummers. De pictogrammen zijn willekeurig verdeeld over de straten).

Kaart van Lombok met daarop aangegeven waar mensen wonen die hebben gereageerd op het conceptontwerp.



1.3 Samenvatting inspraakreacties

Via het reactieformulier op de website konden insprekers zowel de positieve punten van als aandachtspunten aangeven. Uit de 143 inspraakreacties kwamen in totaal 325 positieve aspecten naar voren en 390 vragen en zorgen.

1.3.1 Positieve aspecten

Positief werd gevonden (top 5):

- Meer bomen en groen – 58x genoemd
- Eénrichtingsverkeer, zowel wat het oplevert aan ruimte als in het beperken van aantal en snelheid van autoverkeer – 44x genoemd
- Meer ruimte voor voetganger, fietser en verblijven – 33x genoemd
- Bredere stoepen – 28x genoemd
- Nieuwe inrichting en beeld – 19x genoemd

30 insprekers gaven aan het hele plan goed te vinden.

1.3.2 Vragen en zorgen

De meeste vragen en zorgen gaan over de volgende aspecten:

- Verkeerscirculatie en monitoringsplan – 81x genoemd: hier gaat het vooral om insprekers die vrezen voor overlast van rondrijdend, sluipend en parkerend autoverkeer in de zijstraten. Ze vragen daarom nu al om maatregelen. Zie hoofdstuk 3 voor een reactie hierop.
- Profiel – 37x genoemd: hier gaat het vooral om verzoeken om de fiets een duidelijkere status te geven in de Kanaalstraat-oost. Bijvoorbeeld door dit deel als fietsstraat uit te voeren of door een aparte fietsstrook te maken.
- Gedrag en handhaving – 34x genoemd: hier gaat het vooral om scepsis bij insprekers of het ontwerp gaat helpen om de ervaren overlast tegen te gaan. Insprekers roepen om meer handhaving. Ook wordt informatie over de integrale aanpak gemist. Zie hoofdstuk 2 voor een reactie hierop.
- Bomen en groen – 26x genoemd: hier gaat het vooral om verzoeken om de te verplanten bomen te behouden voor de wijk en aandachtspunten voor het terugplaatsen van groen. Een enkele inspreker verzoekt om behoud van de bomen.
- Verkeerslichten kruising J.P. Coenstraat – Kanaalstraat – 15x: bij een deel van de insprekers zijn er grote zorgen over het verdwijnen van de verkeerslichten op deze kruising. Men kan zich, gelet op het huidig gedrag en de functies in de omgeving (gezondheidscentrum, school), niet goed voorstellen dat deze kruising zonder verkeerslicht kan functioneren.

Vanuit de zorgen over de huidig ervaren overlast in de buurt vraagt een deel van de insprekers om maatregelen die afwijken van wat is afgesproken is in de buurtvisie. Denk aan maatregelen als om de Kanaalstraat autovrij (eventueel m.u.v. venstertijden), alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer of een fietsstraat van te maken, om alvast maatregelen te treffen in zijstraten en om meer parkeerplaatsen op te heffen.

1.4 Planning

Enkele insprekers hebben gevraagd naar de planning. Omdat ze het een goed plan vinden en hopen dat het zo snel mogelijk uitgevoerd kan worden. Of omdat ze zich afvragen waarom de uitvoering pas in 2022 kan starten en waarom deze zo lang zal duren. De reden hiervoor is dat, na vaststelling van het definitieve conceptontwerp, nog diverse stappen volgen. Als eerste wordt het conceptontwerp verder uitgewerkt in een voorlopig en definitief ontwerp. Dit duurt tot voorjaar 2021. Daarna wordt het plan uitgewerkt in een bestek en aanbesteed. Daarbij wordt in overleg met de aannemer een faserings- en omleidingsplan opgesteld om de hinder tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te beperken. Voordat de aannemer aan de slag kan zijn er ook nutspartijen die werkzaamheden aan hun kabels en leidingen uitvoeren. Bestek, aanbesteding, voorbereiding aannemer en werkzaamheden van nutspartijen duurt bij elkaar ongeveer een jaar. Daarom verwachten wij nu dat de werkzaamheden meido 2022 op straat starten. Gezien de omvang van het werk (volledige ondergrondse en bovengrondse herinrichting) is de verwachte doorlooptijd ongeveer 2 jaar. De exacte planning wordt afgestemd op de uitvoeringsplanning van het Lombokplein.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 4 van deze reactienota zijn alle reacties van de indieners voorzien van een nummer. In de eerste kolom staan deze nummers. In de tweede kolom staat (de samenvatting van) de ingediende reacties. In de derde kolom staat de gemeentelijke reactie op de inspraakreacties.
Een aantal onderwerpen kwam veelvuldig terug in de inspraakreacties. In hoofdstuk 2 is een algemene beantwoording opgenomen over de reacties die gaan over de programma-aanpak. In hoofdstuk 3 is een algemene beantwoording opgenomen over monitoring van de verkeerscirculatie. Bij onze reactie op de inspraakreacties in hoofdstuk 3 wordt een aantal keren verwezen naar deze algemene beantwoording.
Tot slot zijn in de bijlagen 1 en 2 de reacties opgenomen op de brieven van de Winkeliersvereniging Lombok en de Fietsersbond.

Hoofdstuk 2 Beantwoording reacties over de buurtvisie en veiligheid

Veel insprekers hebben opmerkingen gemaakt die gaan over thema's die in de buurtvisie zijn beschreven. Dat gaat zowel over uitgangspunten voor de herinrichting die in de buurtvisie zijn vastgelegd (2.1) als over de uitvoering van de andere doelen van de buurtvisie, zoals bijvoorbeeld 'Schoon, heel en veilig' en 'Horeca en winkels' (2.2). Beide aspecten worden in de volgende twee paragrafen beantwoord.

2.1 Buurtvisie als kader voor de herinrichting: éénrichtings verkeer, parkeren en verkeerscirculatie zijstraten

Veel insprekers hebben suggesties gedaan om (een deel van) de straten af te sluiten voor autoverkeer, om de rijrichting in de Damstraat om te draaien, om meer parkeerplaatsen op te heffen of om alvast maatregelen te nemen voor de zijstraten. Naast dat er inhoudelijke argumenten zijn om dit niet te doen, worden deze inspraakreacties ook niet overgenomen omdat zij tegenstrijdig zijn aan het afgesproken kader van de buurtvisie. De herinrichting maakt namelijk onderdeel uit van de buurtvisie Kanaalstraat – Damstraat. De buurtvisie is in 2017 gezamenlijk door de bewoners, ondernemers en organisaties uit Lombok opgesteld en beschrijft een integrale aanpak voor beide straten. Met de buurtvisie is een kader afgesproken waarbinnen de herinrichting van de openbare ruimte wordt ontworpen en uitgevoerd. Concreet betekent dit de volgende uitgangspunten:

- Eénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer op de Kanaalstraat tussen Damstraat en J.P. Coenstraat
- Geen aparte fietsstrook in de Kanaalstraat tussen Damstraat en J.P. Coenstraat
- Omdraaien rijrichting gemotoriseerd verkeer Damstraat-Noord (wordt: noord naar zuid)
- Rijrichtingen zijstraten blijven gelijk, verkeerssituatie voor en na de herinrichting wordt zorgvuldig en objectief gemonitord (zie ook 2.3)
- Maximumsnelheid op de Kanaalstraat en Damstraat blijft 30km/u
- Opheffen één parkeerstrook langs de Damstraat-zuid
- Aantal parkeerplaatsen in Kanaalstraat blijft gelijk, m.u.v. een beperkt aantal parkeerplaatsen voor benodigde ruimte voor ondergrondse afvalcontainers
- Minimaal hetzelfde aantal bomen in de straat (bestaand of nieuw)

2.2 Integrale aanpak van de Kanaalstraat en Damstraat

Een deel van de insprekers mist informatie in de ontwerptoelichting over bijvoorbeeld de veiligheidsaanpak. Want men ervaart veel onveiligheid, op het gebied van verkeer en op het gebied van sociale veiligheid. Wij erkennen deze problematiek en pakken dit samen met de buurt aan binnen de kaders van de buurtvisie Kanaalstraat – Damstraat.

2.2.1 Integrale aanpak wordt uitgevoerd

De buurtvisie Kanaalstraat – Damstraat beschrijft een integrale aanpak van beide straten met investeringen op het gebied van openbare ruimte, winkels en horeca, wonen en samenleven, en schoon, heel en veilig. Want alleen door én de straat her in te richten én door in te zetten op een gerichte veiligheidsaanpak inclusief jongerenwerk én door de winkelstraten te versterken kunnen de Kanaalstraat, Damstraat en de zijstraten leefbaarder en aantrekkelijker worden. Hieronder wordt van enkele thema's toegelicht wat er wordt gedaan.
Voor meer informatie over de maatregelen op de andere thema's van de buurtvisie: zie de website www.utrecht.nl/kanaalstraat. Wilt u op de hoogte blijven van ontwikkelingen: meldt u op de website aan voor de nieuwsbrief.

2.2.2 Schoon, heel en veilig

Een groot deel van de reacties gaat over veiligheid. Veel insprekers vragen zich af of het ontwerp in de praktijk wel gaat werken gezien het hufterig gedrag waar de buurt mee te kampen heeft. Zowel op het gebied van verkeer (asociaal rijgedrag, dubbel parkeren, patsergedrag) als op het gebied van afval en sociale veiligheid (drugsoverlast, intimidatie, naroepen, etc). Ze vrezen ook dat de overlast verschuift van de Kanaalstraat naar de zijstraten. En vragen daarom om meer handhaving en toezicht.

In het IPvE hebben wij specifiek hierover geschreven (p. 18):
"*Voor een succesvolle herinrichting is alleen een nieuwe inrichting van de straten niet voldoende. Gedragsverandering en toezicht & handhaving zijn belangrijke randvoorwaarden. Een aantrekkelijke en verkeersveilige inrichting van de straat zorgt er voor dat meer gebruikers van de openbare ruimte het gewenste gedrag vertonen. Dit geldt vooral voor gebruikers die nu onbewust de norm overtreden. Het gewenste gedrag wordt naast de inrichting ondersteund door toezicht & handhaving. Voorbeelden van toezicht zijn elkaar aanspreken op ongewenst gedrag, bijvoorbeeld door een buurtconciërge / gastheer of door bewoners en winkeliers zelf, of door zichtbare aanwezigheid in de wijk van politie en gemeentelijke toezichthouders. Tegelijk zijn er ook gebruikers in de Kanaalstraat die doelbewust de norm overtreden en daarmee sociaal- en verkeersonveilig gedrag vertonen. Deze zullen zich niet laten leiden door een nieuwe inrichting of toezichthoudende maatregelen. Hiervoor is hardere handhaving nodig, zoals beboeten. Dit vereist blijvende inzet van politie en gemeentelijke handhaving, vooral ook in de eerste periode na realisatie als de nieuwe norm gesteld moet worden.*"

Op het gebied van Veiligheid wordt gewerkt aan de veiligheidsaanpak Lombok-oost. Deze is gericht op het tegengaan van overlastgevend gedrag (afval, drugs, verkeer), o.a. door:

- Aanpak ondermijning, gericht op malafide ondernemers en gebouweigenaren
- Cameratoezicht en scanauto's
- Extra toezicht gemeentelijke handhavers
- Inzet van wijkconnectors
- Versterking van het jongerenwerk, door afstemming tussen gemeente, jongerenwerk, Wishing Well West, DOCK en het buurtteam
- Jeugdgroeps- en persoonsgerichte aanpak
- Inzet van straatconciërge per juni 2020 (pilot tot eind 2020)
- Invoering lachgasverbod
- Zichtbaarheid vergroten, door zoektocht naar wijkbureau in de wijk, als uitvalsbasis voor politie en gemeentelijke handhavers.

In Lombok-oost wordt binnen de beschikbare capaciteit maximaal gehandhaafd door zowel de politie als de gemeentelijke BOA's.

Wij verzoeken bewoners en ondernemers om meldingen te blijven doen bij de gemeente via de Slim Melden app of website (https://utrecht.slimmelden.nl) en bij de politie via 0900-8844.

Specifiek op het gebied van verkeer nog de volgende toelichting:

- Over het algemeen geldt dat de politie verantwoordelijk is voor handhaving op rijdend verkeer en gemeentelijke BOA's voor handhaving op stilstaand verkeer. De politie heeft daarbij beperkte capaciteit voor handhaving. Landelijk is onder andere de gemeente Utrecht in overleg met ministerie, politie en Openbaar Ministerie om te experimenteren met meer bevoegdheid voor BOA's om ook op rijdend verkeer te handhaven.
- Het is mogelijk om te handhaven op snelheid van het verkeer, ook in een 30km zone. Naar aanleiding van de vele meldingen is de politie gaan handhaven op ongewenste verkeersgedragingen in de Kanaalstraat en heeft aangegeven dit te blijven doen.

- Samen met politie en Openbaar Ministerie werkt de gemeente aan een aanpak om ongewenst verkeersgedrag in de Kanaalstraat te voorkomen. De suggesties die zijn gedaan door insprekers nemen wij hierin mee.
- Met de politie en de gemeentelijke BOA's maken wij afspraken over handhaving in de eerste periode na realisatie van de herinrichting.

2.2.3 Horeca en winkels

Enkele insprekers roepen op tot meer diversiteit in het winkelaanbod. Het bestemmingsplan biedt, op dit moment, geen mogelijkheden om onderscheid in dit soort (horeca)formules te maken. We zijn in gesprek met eigenaren van de panden om mee te denken in meer variatie en kijken daarbij ook naar mogelijkheden om dat als gemeente te stimuleren. Onderdeel van de buurtvisie is het versterken van het economisch klimaat en ondernemerschap. Dit gebeurt onder andere door:

- Uitvoering horecapilot, waarin bewoners en ondernemers samen betrokken zijn bij de verstrekking van enkele nieuwe horecavergunningen met als doel diversiteit toe te voegen en de betekenis voor de buurt te vergroten. Waarbij we natuurlijk wel afhankelijk zijn van het aanbod van initiatiefnemers die zich melden. Mede op basis van de evaluatie van de pilot zal worden bekeken of verdere verruiming van het horecabeleid mogelijk en wenselijk is.
- Opstellen van een economische toekomstvisie, in samenwerking met gebouweigenaren, winkeliers en de WijkOntwikkelingsMaatschappij (WOM). Deze toekomstvisie wordt binnenkort afgerond. Hierin wordt o.a. geconstateerd dat de diversiteit van het winkelaanbod aandacht vraagt. In gesprek met vastgoedeigenaren wordt gestreefd naar een beter en toekomstbestendige mix van functies met respect voor het onderscheidende karakter van de straat.

Hoofdstuk 3 Beantwoording reacties over monitoring verkeerscirculatie

3.1 Inhoudelijke reactie op vragen en zorgen over effecten éénrichtingsverkeer

Veel insprekers verwachten dat de verkeerscirculatie rondom de Kanaalstraat/Damstraat na het instellen van éénrichtingsverkeer zal leiden tot ander verkeersgedrag. Ook geven zij aan dat dit mogelijk leidt tot ongewenste verkeerstromen op omliggende wegen.

Deze zorg leefde al breed bij het opstellen van de Buurtvisie in 2017. Diverse voorstellen om op voorhand maatregelen te nemen in zijstraten zijn gewikt en gewogen. Uiteindelijk is afgesproken en vastgelegd in de buurtvisie om deze wijzigingen in de rijrichtingen van de zijstraten niet te doen maar te monitoren wat er gebeurt. Zowel op het gebied van snelheid als aantallen. Gezien het detailniveau en het relatief lage aantal voertuigen dat door de straten rijdt, is het niet mogelijk om met behulp van een verkeersmodel te voorspellen welke effecten waar zullen optreden. En heeft het ook weinig zin om nu al te anticiperen op effecten en maatregelen te nemen.

Het in de gaten houden van de verkeerssituatie wordt concreet gemaakt middels een breed monitoringsplan waarbij verkeersstromen gemeten worden. Zowel voor de herinrichting van de Kanaalstraat/Damstraat (3 á 6 maanden ervoor) als 3 maanden na de openstelling. Op meerdere plekken in de Kanaalstraat en in alle zijstraten zal gemeten worden. Op basis van deze metingen wordt met een klankbordgroep verkeersmonitoring waarvoor bewoners en ondernemers zich hebben opgegeven, overlegd of er op basis van vooraf opgestelde criteria een onevenredige toename van autoverkeer en/of snelheidsoverschrijdingen zijn. Op basis van de bevindingen wordt bepaald of in de zijstraten aanvullende maatregelen nodig zijn. Het monitoringsplan is te vinden op www.utrecht.nl/kanaalstraat.

In hoeverre een verkeersstroom in omvang ongewenst is hangt hierbij niet zozeer af van de maximum verkeersstroom per etmaal, al is dit zeker de absolute bovengrens. Bepalend is de verkeersstroom die in de voormeting gemeten gaat worden. Doordat in de situatie voor de aanpassing op veel locaties gelijktijdig wordt gemeten ontstaat een betrouwbaar beeld van de huidige stromen en kan ook op een realistische wijze vastgesteld worden in de na-situatie welke wijzigingen (in de verkeersstormen) zijn opgetreden.

Als na herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om geconstateerde ongewenste effecten tegen te gaan, worden deze uitgevoerd. Voor de beeldvorming hierbij: dit gaat dan om zaken als het veranderen van een rijrichting of het plaatsen van snelheidsremmers zoals bloembakken. Volledige herinrichting van zijstraten is niet aan de orde.

Het aanpakken van verkeersonveilig gedrag in de huidige situatie zit niet in de scope van het project van de herinrichting. Zie verder paragraaf 2.2.2 voor meer informatie over de aanpak van verkeersonveilig gedrag.

3.2 Klankbordgroep

Het monitoren gebeurt in overleg met de Klankbordgroep. Dit zijn vertegenwoordigers uit elk van de straten waar een mogelijk effect te verwachten is.

In de Klankbordgroep zijn nu de volgende straten vertegenwoordigd:

- Javastraat - noord
- Halmaherastraat
- Surabayastraat
- Semarangstraat
- Sumatrastraat - zuid
- Balistraat
- Bantamstraat
- Van Heutszstraat
- Van Riebeeckstraat
- Ceramstraat
- Ternatestraat
- Borneostraat – noord en zuid
- Riouwstraat - zuid
- Bandoengstraat
- Palembangstraat
- Kanaalstraat
- Medanstraat
- Vleutenseweg
- J.P. Coenstraat – zuid

- Is uw straat nog niet vertegenwoordigd en wilt u wel deelnemen? Meld u dan aan via kanaalstraat@utrecht.nl
- Is uw straat vertegenwoordigd en wilt u weten door wie? Stuur dan een e-mail naar kanaalstraat@utrecht.nl. Deze zetten wij dan door naar het betreffende lid van de klankbordgroep

Hoofdstuk 4 Overzicht van de inspraakreacties met beantwoording

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
1	Top plan!	Hopelijk kan het zo snel mogelijk in gang gezet worden. Enige aanvulling dat ik zou geven is, meer drempels. De drempels nu helpen, maar houden mensen niet tegen om tussen de drempels toch hard te rijden.	Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp. Wij doen ons best om de herinrichting zo spoedig mogelijk uit te voeren. Tegelijk zijn er nog enkele stappen te nemen voordat de straten heringericht kunnen worden. Zie hiervoor het kopje 'planning' in paragraaf 1.3. Het voorgestelde ontwerp gaat uit van een gelijk aantal drempels (snelheidsremmers) als de huidige situatie. Het aantal drempels is conform de richtlijnen geplaatst, dat wil zeggen dat de gehanteerde afstanden tussen de drempels voldoen aan de richtlijnen (voor een woonstraat met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur). Door te kiezen voor een smallere weg (smaller profiel) zal het gemotoriseerde verkeer langzamer rijden dan in de huidige situatie. Asociaal verkeersgedrag is echter nooit volledig af te dwingen door de inrichting van de weg. Gekoppeld aan de herinrichting zal handhaving ingezet worden om het gewenste verkeersgedrag na te streven.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
2	Ik heb net het filmpje over de herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat gezien. Fijn dat er iets aan gedaan wordt.	Ik wil vier zorg-/aandachtspunten meegeven: 1. Een groot deel van de problemen ligt aan gedrag: racende automobilisten, lachgasgebruik, stoppen en dubbelparkeren. Dat vraagt ook bij de nieuwe inrichting vooral om meer handhaven. Mijn advies is dat jullie de handhaving juist in het begin opschroeven, zodat mensen meteen aan nieuw gedrag kunnen wennen. 2. Onze zoon is een van de vele scholieren van het CGU die elke dag bij het stoplicht bij de JP Coenstraat de Kanaalstraat met de fiets oversteken. Zouden jullie de eerste paar dagen goed in de gaten willen houden hoe het met de veiligheid van het oversteken zonder stoplicht gaat, vooral ook op de tijd dat daar veel scholieren oversteken? 3. Ik probeer nu de Kanaalstraat zoveel mogelijk te mijden, zeker als ik met mijn kinderen ben. In de nieuwe inrichting is de straat veel smaller. Als er maar 1 auto is met het gedrag van een deel van de auto's nu, is het dan dus meteen mis, omdat je als fietser geen ruimte meer hebt om uit te wijken. Ik snap de keuze en de bedoeling, maar ik weet niet of ik het aan ga durven en ik zou het goed monitoren. 4. Een deel van de racende auto's maakt telkens dezelfde rondjes in de wijk, samen, en roekeloos rijdend. Dat rondje kan in de nieuwe inrichting nog steeds. Ook dat zou ik goed monitoren en eventueel kijken hoe je het rondje kan blokkeren.	Zie paragraaf 2.2.2 voor een antwoord op uw reactie over handhaving. Het monitoren van het verkeersgedrag net na invoering van de maatregelen is zeker onderdeel van een herinrichting. De situatie rondom de J.P. Coenstraat en de Kanaalstraat maakt daar onderdeel van uit. Het profiel van de nieuwe situatie in de Kanaalstraat is zeker smaller dan de huidige situatie. Van belang is dat er genoeg ruimte is voor fietsers om uit te wijken (schrikafstand). Dit doen we door de parkeervakken voldoende breed te maken zodat hier voldoende schrikafstand ontstaat voor de fietsers (maar de weg voldoende smal voelt voor het autoverkeer). Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie over monitoring.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
3		Bedankt dat we de mogelijkheid hebben om te reageren op het plan. Naar mijn mening zou het plan van de kanaalstraat een grotere visie kunnen dragen. De kanaalstraat zou gezien kunnen worden als een verlenging van het centrum. Het centrum lijkt langzaam rondom het train station te groeien. Bijvoorbeeld door de toenemende connecties tussen de grachten rondom het centrum met de oude en nieuwe gracht. Ook dit plan zou deze visie kunnen ondersteunen als een connectie met het centrum. In lijn met bovenstaande pleit ik voor alleen wandelpaden. Het laden en lossen zullen via wegen achter de kanaalstraat mogelijk moeten worden. De fietsers kunnen via de vleutenseweg of langs het munt museum. Het is algemeen bekend dat straten met alleen wandelaars het aantal bezoekers verhoogd. Daarnaast pleit ik ervoor dat de buitenkant van de woningen zoals voegen/steenwerk opgefrist/gerenoveerd moeten worden. Dit zal de groene uitstraling nog beter tot zijn recht laten komen. Tot slot zou ik een maximum geluidsoverlast leggen op de bel van de kerk en moskee. Met name de kerk lijkt toe aan een meer modernere oplossing.	Dit plan is een uitwerking van de Buurtvisie uit 2017. Daarin staan de uitgangspunten voor dit ontwerp. In de buurtvisie is gekozen om de Kanaalstraat en Damstraat als zelfstandige winkelstraten in de woonwijk Lombok te positioneren. Niet als uitloper van de binnenstad, maar als gebied met een sterke eigen identiteit. Daarbij uiteraard wel rekening houdend met een groeiend centrum en stationsgebied. Belangrijk voor alle gebieden zijn goede verbindingen en samenhang met elkaar. Op pag. 17 en 23 van het IPvE wordt daar kort op ingegaan. Voor de Kanaalstraat en Damstraat wordt ingezet op goed doorlopende, voldoende brede trottoirs voor de voetgangers. Belangrijk is dat deze royale trottoirs ook doorlopen in de aangrenzende gebieden (centrum en stationsgebied). Er is bewust gekozen alleen de Kanaalstraat Oost als éénrichtingsverkeersweg in te richten. Dit om de bereikbaarheid in de gehele wijk Lombok voor bewoners op voldoende niveau te houden. Dit is in de buurtvisie in overleg met de bewoners en ondernemers vastgesteld en geldt als uitgangspunt voor dit ontwerp. De gemeente kan geen eisen stellen aan de buitenkant van de woningen. Het opknappen van woningen is de verantwoordelijkheid van de eigenaar van de woning. In het landelijke Activiteitenbesluit milieubeheer is opgenomen dat het geluid afkomstig van het oproepen tot gebed is uitgezonderd van beoordeling. Dit betekent dat er -vanuit de milieuregelgeving- geen geluidsnormen gelden voor het oproepen tot gebed. Het maakt niet uit of dit versterkt of niet versterkt ten gehore wordt gebracht. Als sprake is van (geluids)overlast adviseren wij omwonenden in gesprek te gaan met de kerk of moskee. De gemeente is bereid om de dialoog te faciliteren indien partijen er onderling niet uitkomen. Hiervoor kan contact worden opgenomen met het wijkbureau.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
4	Allereerst complimenten voor het fantastische concept ontwerp van de Kanaal- en Damstraat. Ook dank voor het maken van het filmpje en de heldere uitleg.	Ik vind het helemaal fantastisch met uitzondering van 1 grote zorg, namelijk de Kanaalstraat West. Deze is twee richting verkeer en kent weinig ingrepen op de snel optrekkende golfjes en motoren komend van de Kanaalstraat Oost af te remmen. Daarnaast zal het een plek worden waar gedraaid en gestopt gaat worden, al dan niet om de Kebab of gasballonetjes te nuttigen. Het lijkt me een zeer terechte zorg dat hetgeen we met elkaar willen voorkomen verplaatst wordt van Kanaalstraat Oost naar West. Daarom stel ik voor het volgende te overwegen: 1. Invoeren van 1 richtingsverkeer in de Kanaalstraat Oost 2. De hele straat oranje te maken met klinkers in het midden en fietsers voorrang te geven (gelijk aan Leidsche Kade) 3. Meer drempels en zebrapaden waardoor het verkeer verder afgeremd wordt (de huidige inrichting houdt het hard optrekkende verkeer onvoldoende tegen. Tot slot nog aandacht voor de zijstraten bij de Kanaalstraat Oost, met name de Pieter Bothstraat naast the Anthony en JH Camphuysstraat: de inrichting hier nodigt uit tot afval dumpen. Deels afkomstig van de ‘drive in Kanaalstraat’, maar bij de ondergrondse afval containers bij de Joh Camphuysstraat wordt veel afval gedumpt door verkeer dat hier speciaal voor langskomt. Deze twee plekken zijn relatief makkelijk aantrekkelijker te maken met afdoende groen en verlichting.	Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp. Er is bewust gekozen alleen de Kanaalstraat Oost als éénrichtingsverkeersweg in te richten. Dit om de bereikbaarheid in de gehele wijk Lombok voor bewoners op voldoende niveau te houden. Dit is in de buurtvisie in overleg met de bewoners en ondernemers vastgesteld en geldt als uitgangspunt voor dit ontwerp. Voor monitoring van de verkeerssituatie na herinrichting, zie hoofdstuk 3. Door de aanwezige winkels en bijbehorend gemotoriseerd verkeer (laden & lossen en bezoekers) is het niet passend om de Kanaalstraat in te richten als fietsstraat waar de auto te gast is. Naast het gemotoriseerd verkeer steken er veel voetgangers over en is het van belang dat alle verkeersdeelnemers op elkaar letten. Ook van de fietsers wordt een aangepast gedrag verwacht, ze rijden dan wel op een hoofdfietsroute maar dienen zich te realiseren dat ze alert moeten zijn op overstekende voetgangers en laad en losverkeer. Een inrichting als fietsstraat is om deze reden niet gepast. Het voorgestelde ontwerp gaat uit van een gelijk aantal drempels (snelheidsremmers) als de huidige situatie. Het aantal drempels is conform de richtlijnen geplaatst, dat wil zeggen dat de gehanteerde afstanden tussen de drempels voldoen aan de richtlijnen (voor een woonstraat met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur). Door te kiezen voor een smallere weg (smaller profiel) zal het gemotoriseerde verkeer langzamer rijden dan in de huidige situatie. Asociaal verkeersgedrag is echter nooit volledig af te dwingen door de inrichting van de weg. Gekoppeld aan de herinrichting zal handhaving ingezet worden om het gewenste verkeersgedrag na te streven.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
4 vervolg			Het probleem van afvaldumping is bekend en leeft breed in de wijk. Het zijn nu nietszeggende plekken, waarbij het uitnodigend is om afval zomaar te dumpen. In het plan wordt de verblijfskwaliteit van de plekken verhoogd. De plekken zullen aantrekkelijker en meer uitnodigend worden gemaakt. Wij verwachten dat dit het afvaldumpen zal tegengaan.
5		Uit het kaartje met verkeerscirculatie (in het klein op blz. 39 in het Integraal Programma van Eisen & Functioneel Ontwerp (Inspraakversie, 6 mei 2020) en groter in het filmpje) lijkt alsof de rijrichting op de JP Coenbrug en het eerste deel van de JP Coenstraat weer twee-richtingsverkeer wordt. Op dit moment is dat niet zo: de JP Coenbrug en het eerste deel van de JP Coenstraat (Leidsekade tot Van Diemenstraat) is éénrichtingsverkeer in zuidelijke richting. Sinds de Leidseweg een fietsstraat is geworden, is het voor autoverkeer, komend vanaf de JP Coenstraat/JP Coenbrug al lastig om de Leidseweg over te steken naar de Koningsbergerstraat. Als je daar dan ook nog rekening moet gaan houden met tegenliggers wordt de verkeerssituatie aldaar helemaal een ramp. Daarom mijn verzoek om het éénrichtingsverkeer op de JP Coenstraat/JP Coenbrug te handhaven zoals deze nu is.	U heeft gelijk met uw opmerking, er zal niets veranderen aan de situatie ter plekke van de J.P. Coenbrug en in het begindeel van de J.P. Coenstraat. De verwarrende plaatjes zijn aangepast in de definitieve versie.
6	Goed plan!	Graag ZSM starten :-) dus niet wachten tot 2022... Succes!	Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp. Wij doen ons best om de herinrichting zo spoedig mogelijk uit te voeren. Tegelijk zijn er nog enkele stappen te nemen voordat de straten heringericht kunnen worden. Zie hiervoor het kopje ‘planning’ in paragraaf 1.3.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
7		Ik wil graag reageren op het concept en heb ook wat vragen, specifiek over het monitoringsplan. Ik zou ook graag een onderdeel vormen van het klankbordgroep, kunt u mij laten weten wat ik zou moeten doen om dat te bewerkstelligen? Mijn vrouw en ik wonen samen in Lombok aan de Van Riebeeckstraat. 1. Hoe komt het dat de Van Riebeeckstraat niet als 'woonerf' geclassificeerd is in het monitoringsplan? Er wordt geschreven in het plan dat in Lombok-Oost de woonstraten qua inrichting en gebruik overeenkomsten vertonen met woonerven. De Van Riebeecktsraat vertoont dezelfde overeenkomsten dan wel niet meer gezien de ligging naast het Molenpark en de basisschool in de straat. De spelende kinderen lopen hier meer rond dan in de huidige 'geel-gekleurde gebieden'. Ik zie niet in waarom de classificatie in het plan anders is voor deze straat. Kunt u mij dit uitleggen en zou u dit soort factoren niet meenemen in uw plan? 2. Ik heb daar natuurlijk ook interesse in omdat de gevolgen qua meten opeens totaal veranderen. In het overgrote merendeel van de straten stelt u dat een 'woonerf' classificatie van toepassing is en er daarom een maximale intensiteit mag zijn van 1000 tot 2400 motorvoertuigen per etmaal. Aangezien de Van Riebeeckstraat anders is geclassificeerd mogen hier opeens 4000 tot 6000 motorvoertuigen per etmaal passeren. 3. Bovenstaande is natuurlijk erg vreemd, naast het feit dat de Van Riebeeckstraat niet wezenlijk verschilt van andere straten en dat de nadruk hier ligt op 'wonen', is het zo dat momenteel een flink aantal straten (8) die wel geclassificeerd zijn als 'woonerf' natuurlijk ook gewoon grenzen aan de Van Riebeeckstraat. Het is natuurlijk niet zo dat er een magische grens is waardoor je dan als naastgelegen straat opeens het effect van enige toename totaal niet ervaart.	Uw reactie hebben wij in detail telefonisch toegelicht. Daarnaast verwijzen wij naar hoofdstuk 3.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
7 vervolg		4. En daar komen we toch bij een belangrijk punt namelijk dat u het meten van intensiteit veel te oppervlakkig wilt meten. Een X aantal motorvoertuigen per etmaal zegt niet direct iets over de intensiteit en overlast die het kan veroorzaken. Als er een grens is van 4000-6000 motorvoertuigen per etmaal maar deze komen allemaal langs rond een tijdstip waarop de meeste mensen op werk zijn, dan zult u weinig klachten ontvangen. Echter, wanneer er maar 3000 motorvoertuigen voorbij komen maar allemaal tussen 22.00 en 23.00 door de Van Riebeeckstraat rijden, dan ervaren extreem veel mensen (ook buiten de Van Riebeeckstraat) overlast. Maar het zou binnen de acceptabele norm vallen, aldus het monitoringsplan. 5. Daar komt bovenop dat de grens zelf (4000-6000) absurd is voor de Van Riebeeckstraat. De Steenstraat in Arnhem is ook een 6000 MVT/ETM straat: http://destraatopmaat.nl/straat.html?straat=20. Volgens mij zegt het feit dat de Steenstraat in Arnhem een straat is in Monopoly wel genoeg. Nu zie ik de Van Riebeeckstraat ook graag in Monopoly, maar we kunnen toch niet zeggen dat het profiel van de Steenstraat overeenkomt met de Van Riebeeckstraat? Of kijkt u ook eens naar een ander voorbeeld waar 6000 motorvoertuigen per etmaal het geval is: http://destraatopmaat.nl/straat.html?straat=21. Dit is een veel grotere straat dan de Van Riebeeckstraat. Er zijn 2 gescheiden fietspaden, parkeerplakken aan beide kanten en dan gescheiden 2-richtings verkeer. Een ander voorbeeld van een 6000 mvt/etm is de maliesingel in Utrecht! We kunnen de Van Riebeeckstraat toch niet gelijktrekken met de Maliesingel? Ik zocht voor de grap een voorbeeld wat meer aan de ondergrens zat. dichtstbijzijnde is 3500 MVT/ETM, dat is de Dorpstraat in Elst. Nu is Elst geen Utrecht, maar de Dorpstraat is ook geen woongebied. Dat is de straat in Elst voor winkels en horeca en zij hebben een lager MVT/ETM dan de ondergrens gesteld aan de Van Riebeeckstraat. U zegt nota bene zelf in uw conceptplan dat in 2017 op de kanaalstraat er circa 4000 MVT/ETM waren. Inmiddels is het 2020 waarbij het CBS de afgelopen jaren een continue stijging van voertuigen noteert, dus we zouden voorzichtig kunnen zeggen dat het onwaarschijnlijk is dat het MVT/ETM omlaag is gegaan.	

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
7 vervolg		Dus waar er nu een heel project is om de Kanaalstraat rustiger te maken zeggen we, 'maar op de Van Riebeeckstraat is een max van 4000-6000 acceptabel'. Dat is absurd. 5. Waarom blijft tot 37km per uur zonder gevolgen? De wettelijke correctie is zo'n 3km per uur. Dus wettelijk gezien is er na 33 km per uur een gevolg, namelijk dat je een boete zou moeten ontvangen. Hoe kan het zo zijn dat de gemeente zegt dat er tot 37 km per uur geen gevolgen zijn? Dat is toch in strijd met de wet? Wanneer u ook schrijft dat u in acht neemt de ondergrens en correctie zoals gebruikelijk toegepast door de politie, bedoelt u dan ook nog te zeggen dat het eigenlijk pas 40km per uur is? Of zegt u, met deze correctie is 37km per uur nog oke (wat het dus niet is). Het strookt ook helemaal niet met hoe het conceptplan zelf gepresenteerd wordt. Uitgangspunten voor de Kanaalstraat en Damstraat zijn 30km/u, rust en groen. Maar in de Van Riebeeckstraat accepteren we 37 km/u?	
8	Waarschijnlijk zullen vooral de mensen e-mailen die niet blij zijn met het concept idee van de Kanaalstraat maar wij van de javastraat [xxx] en ook onze buur genoten zijn erg blij met meer groen bredere stoepen en minder auto verkeer. De eenrichtingsverkeer van de Kanaalstraat is ook een top idee. Ik hoop dat alles door gaat! Op naar een groener Utrecht!		Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
9		In uw ontwerp geeft u een mooi beeld hoe de kanaalstraat en damstraat er uit kunnen zien. (ruimtelijke ordening) U legt echter geen verband tussen bestaande problemen en oplossingen daarvoor (veiligheid). Het plan lijkt erg gebaseerd op hoop en niet op gerichte aanpak. Ik mag aannemen dat een dergelijke kostbare ingreep wetenschappelijk is onderbouwd? Hoe helpt deze ingreep bij de door u geconstateerde problemen? 1. Wildparkeren om 'snel een boodschap' te doen. - - ik lees niets over gedragsveranderende (bewezen) maatregelen. Stil staan en rijweg 100% blokkeren gebeurd nu, en kan nog steeds. 2. Hoge snelheid en onnodig optrekken met auto, motor of scooter. - - ik lees geen nieuwe maatregelen naast de al bestaande drempels. Huftergedrag trekt zich niet veel aan van de breedte van een straat. 3. Flaneer verkeer. - - ik lees geen ontmoedigde maatregelen om met auto in deze straten te komen zonder directe bestemming. Volgens mij moet gemotoriseerd verkeer helemaal ontmoedigd worden uit deze straten. Enkele maanden terug, bij de afsluiting van damstraat noord, was het aanzienlijk prettiger om hier te komen. Dat was een pilot waar u veel van heeft kunnen leren.Kunt u mij met onderbouwde argumenten uitleggen hoe deze problemen direct worden aangepakt?	Zie paragraaf 2.2.2 voor een antwoord op uw reactie over gedrag en handhaving. Door de aanwezige winkels en bijbehorend gemotoriseerd verkeer (laden & lossen en bezoekers) is het niet passend om de Kanaalstraat in te richten met een verbod op gemotoriseerd verkeer. De keuze voor het inrichten van de Kanaalstraat als éénrichtingsverkeersweg voor het gemotoriseerde verkeer is in de buurtvisie in overleg met de bewoners en ondernemers vastgesteld en geldt als uitgangspunt voor dit ontwerp.
10		Ik zag de herinrichting van de Kanaalstraat en Damstraat. Helaas gaat het niet om de gehele damstraat en dat vind ik een gemiste kans. Gezien het vaak ruzie is bij de burg tussen de lvng en de kanaalstaat. Mag ik vragen wat de reden is om dat stuk van de Kanaalstraat niet mee te nemen? Er wordt hard gereden en het probleem blijft dan bestaan. 30 km zone wordt nu niet gehandhaafd.	Er is bewust gekozen alleen de Kanaalstraat-oost als éénrichtingsverkeersweg in te richten. Dit om de bereikbaarheid in de gehele wijk Lombok voor bewoners op voldoende niveau te houden. Dit is in de buurtvisie in overleg met de bewoners en ondernemers vastgesteld en geldt als uitgangspunt voor dit ontwerp.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
11		Vandaag ontvingen wij het wijkbericht over de herinrichting in de bus. Als bewoners van de Borneostraat zijn wij bang voor meer verkeer door onze straat als gevolg van het geplande eenrichtingsverkeer in de kanaalstraat. In het wijkbericht lezen wij dat de effecten van het eenrichtingsverkeer met vertegenwoordigers uit de zijstraten in de gaten gehouden wordt. Wie zijn deze vertegenwoordigers, kunnen we ons daar bij aansluiten en hoe zal het in de gaten houden praktisch in zijn werk gaan?	Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
12	algeheel beeld en materialen	Bij deze reactie op jullie plannen van een Kanaalstraat bewoner. Ten eerste: de plannen zien er goed uit. Een vooruitgang kwa materialisering en inrichting. Hoog tijd dat er uberhaupt actie wordt ondernomen in deze straat die toch wel wat problemen kent. Maar ik heb wel wat kanttekeningen en bedenkingen: De grootste discrepantie van jullie verhaal zit hem in “behoud karakter van de straat” en “rust in het straatbeeld”. Dit is de Kanaalstraat! De flaneerroute voor motorrijders en snelle auto’s. Dit in combinatie met meer terrassen en ruimte op het trottoir is hinken op twee gedachten. Ik zie in de getoonde afbeeldingen geen woonsituatie visuals. Hebben jullie er rekening mee gehouden dat over ongeveer ¼ deel van dit gedeelte van de Kanaalstraat op de begane grond gewoond wordt? Daar waar geen terrasjes/obstakels staan wordt over het trottoir gefietst en gescooterd! Dat is nu zo en wordt met verbreden van de trottoirs en vertragen van het verkeer erger. Zorg dat daar een oplossing voor komt. Obstakels op het trottoir? Zorg dat er voorzieningen komen om de verdere uitstalling van fruit onmogelijk te maken. Waar je ruimte geeft nemen ze het. Met of zonder handhaving. En dit geld bijvoorbeeld ook voor de stoplichten bij de JP Coenstraat: Hier ontstaat een zeer onveilige en onoverzichtelijke situatie met nota bene het gezondheids centrum om de hoek. Je kunt in deze buurt niet verwachten dat door een rustig straat beeld en (verkeers) regels, mensen zich goed gedragen. Het moet ze , misschien kinderachtig, onmogelijk worden gemaakt. Van handhaving moeten we ook niet te veel verwachten. Dat is de afgelopen 15 jaar mondjesmaat gebeurt en zal niet toenemen.	In de Buurtvisie is gekozen om de huidige functie van de straat te handhaven. Dus met autoverkeer, maar wel meer ruimte voor langzaam verkeer, groen en terras. Dit plan is een uitwerking van deze visie. Het plan beoogt een prettiger, veiliger en overzichtelijkere straat te maken. Het karakter van de straten zit hem vooral in de panden, de gevels, de bomen, de historie, het ondernemerschap, de kleinschaligheid en de mix van het vele en drukke gebruik (bevoorraden, terrassen, winkelend publiek, autoverkeer, fietsers). Dit is het decor. Door een rustige, overzichtelijke, neutrale inrichting van de openbare ruimte, ontdaan van alle overbodige meubilair, springen de gevels er meer uit. En schept meer ruimte voor alle en het diverse gebruik. Tegelijkertijd ontstaat er meer ruimte voor voetgangers en winkelend publiek door royalere trottoirs en het ordenen van functies en meubilair. Op pagina 36 van het IPVE-boekje staat een impressie van de Kanaalstraat-west. Het fietsen op trottoir heeft onze aandacht. Bij de uitwerking van de plannen houden we hier rekening mee. We kunnen dit nooit helemaal voorkomen, maar met de inrichting is wel e.e.a. sturen. Bijvoorbeeld door de vormgeving van plantvakken of boomspiegels. Of een goede en logische opstelling voor de fietsrekken. In de volgende ontwerpstap wordt onderzocht of een (subtiele) markering kan bijdragen bij een goed functioneren van de uitstallingenstrook.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
12 vervolg		Als laatste de vuilcontainers. Zoals ik het begrijp staan er voor ongeveer de hele buurt alleen vuilcontainers op uitgerekend...de Kanaalstraat! Niet op de brede Vleutenseweg of in de wijk zelf. Nee, alles op de kanaalstraat! Dit is vragen om zwerfvuil door de hele buurt en mijns inziens onbegrijpelijk en eigenlijk niet te verdedigen. Goed ik hoop niet dat dit als een al te zuur verhaal overkomt :) Maar dit is ervaring uit de eerste hand. Ik woon al 15 jaar, toch met veel plezier aan de Kanaalstraat, ondanks alle drukte en problemen. Ik weet dat het een moeilijke taak is om hier een passende oplossing te bedenken maar ik hoop dat jullie ook willen luisteren naar bewoners. Waarvan het leefgenot nu en in de toekomst enorm onder druk staat!	De huidige hoeveelheid verkeer op het kruispunt J.P. Coenstraat - Kanaalstraat is dusdanig beperkt in omvang dat een verkeerslicht niet nodig is voor een veilige verkeersafwikkeling. Door het instellen van éénrichtingsverkeer wordt de situatie dusdanig overzichtelijk dat het veiliger is om het kruispunt in te richten zonder verkeerslichten. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt gekeken of een kruispuntplateau (verhoogd kruispunt) een nog veiligere oplossing biedt. De reden dat de ondergrondse containers in de Kanaalstraat komen is als volgt: langs de Vleutenseweg zijn er geen mogelijkheden door de vele leidingen onder de grond. De smalle straatjes tussen de Vleutenseweg en de Kanaalstraat zijn óf niet te berijden (te smal) voor de inzamelwagen óf de containers zouden te dicht op de gevels van de woningen komen. Daarom zijn we wel gedwongen om naar de Kanaalstraat uit te wijken. We zien het verband niet met zwerfvuil door de hele straat want we gaan ervan uit dat de bewoners de moeite nemen om naar de ondergrondse containers te lopen (en zo hun buurt schoon te houden) die nergens verder dan 125 meter lopen zijn.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
13	Het groen. De inrichting van de kanaalstraat als een sociale ontmoetingsplek.	Het ontbreken van een aparte strook voor fietsers is een groot gemis. De 'jongens' die gebruikmaken van de kanaalstraat met hun auto's zijn zeer intimiderend, rijden extreem vaak met een telefoon in hun handen en schuwen intimiderend gedrag niet. Tevens nodigt het ontwerp uit om de auto tijdelijk op de stoep te parkeren. De bankjes zijn tevens een uitnodiging voor hangjongeren. Dit zorgt voor overlast. Tevens mis ik een optie om de kanaalstraat 's nachts af te sluiten voor overig verkeer, bijvoorbeeld middels automatisch te bedienen zuilen. Het ontwerp is teveel een compromis. De kanaalstraat zou eigenlijk autovrij moeten worden gemaakt. Sommige allochtone automobilisten hebben de kanaalstraat tot een no-go area gemaakt. Waarom dan zwichten voor druk van ondernemers? Hoewel ondernemers...30x dezelfde soort verpauperde winkels is niet echt het hoogtepunt van ondernemerschap. Het ontwerp is daarmee verworden tot een compromis dat de problemen niet zal oplossen. Sommige mensen houden zich niet aan de regels, gaan zich nooit aan de regels houden, interesseren zich geen zak voor andere mensen en hebben geen enkele interesse in het welzijn van hun buurt. Als u daar het ontwerp mee begint dan zijn we al een heel stuk verder.	In de nieuwe situatie wordt van alle verkeersdeelnemers aangepast gedrag verwacht. Om dit te kunnen realiseren is niet alleen een aanpassing nodig van de inrichting van de weg, maar ook van het aanwezige groen, parkeervakken en het laden en lossen. Handhaving op het gewenste verkeersgedrag in de nieuwe verkeerssituatie is onderdeel van de integrale aanpak van de Kanaalstraat en Damstraat. Parkeren op het trottoir is ongewenst en niet toegestaan. Bij de uitwerking van het ontwerp gaan we de plekken waarop dit zou kunnen gebeuren zoveel mogelijk tegen. We willen ook een royaal, bruikbaar trottoir, maar we zijn hierop attent. Plaatsing van meubilair, functies (terrassen e.d.) of groen helpt hierbij. Met de herinrichting willen we een aangename Kanaalstraat en Damstraat maken, waar het prettig verblijven is. Voor het zitten en verblijven kijken we vooral naar de verschillende pleinen. Omdat de afstand tussen deze plekken erg groot is, proberen we (beperkt) op enkele plekken in de straten zelf ook zitplekken toe te voegen. De plekken zijn niet bedoeld om uitgebreid te zitten en te verblijven. Het zijn meer aanvliegplekken, die niet uitnodigen tot lang verblijven of met grote groepen. De angst voor overlast van hangjongeren is bekend. Bij de uitwerking en vormgeving houden we hier rekening mee. Aan de zitplekken geven we als eis mee dat ze hufterproof zijn en in geval van geconstateerde overlast eenvoudig te verwijderen. Door de aanwezige winkels en bijbehorend gemotoriseerd verkeer (laden & lossen en bezoekers) is het niet passend om de Kanaalstraat in te richten met een verbod op gemotoriseerd verkeer. De keuze voor het inrichten van de Kanaalstraat als éénrichtingsverkeersweg voor het gemotoriseerde verkeer is in de buurtvisie in overleg met de bewoners en ondernemers vastgesteld en geldt als uitgangspunt voor dit ontwerp.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
14		Ik ben erg teleurgesteld dat de uitvoering van het plan zo lang op zich laat wachten. En dat completie nu op 2024 wordt geprojecteerd. Daarnaast ben ik het FEL ONEENS met hoe de rijrichting van de lange Javastraat is aangegeven in het plan. Als enige straat wordt het mogelijk om van de Kanaalstraat naar de Vleutenseweg door te steken. Dit is natuurlijk vragen om gevaar, ellende, overlast en hinder. Dit allemaal omdat 1 bewoner van onze straat een domme opmerking gemaakt heeft tijdens een van de denk sessies. Bijzonder ondoordacht, en ik -alsmede vele andere bewoners van de lange Javastraat- ben hier FEL OP TEGEN.	Wij doen ons best om de herinrichting zo spoedig mogelijk uit te voeren. Tegelijk zijn er nog enkele stappen te nemen voordat de straten heringericht kunnen worden. Zie hiervoor het kopje ‘planning’ in de in paragraaf 1.3. Met betrekking tot monitoring van de zijstraten verwijzen wij u naar hoofdstuk 3.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
15		Ik reageer op de herinrichting van de Kanaalstraat. Ik woon al 6 jaar om de hoek ervan en erger mij (net als veel andere bewoners) groen en geel aan alle problemen die deze straat veroorzaakt. Een paar voorbeelden: - consequent wordt er te hard gereden - uitgescholden en bedreigd als ik iets zeg van de verkeerschaos - vriendin wordt uitgescholden voor hoer en zelfs bespuugd (bizar dat dit gebeurt) - onveilige situatie als het donker wordt - veel rotzooi op straat Ik hoop van harte dat de herinrichting iets gaat verbeteren. Op het eerste gezicht lijkt het positief, maar ik ben ook wel sceptisch. Zo mis ik een diverser aanbod in winkels (geen 17 groenteboeren, 8 bakkers en 5 viswinkels naast elkaar). Waar is bijvoorbeeld een leuke koffietent? En ik hou van diversiteit. Maar dat betekent voor mij ook een Moskeeplein waar een café zit en je dus alcohol kan drinken. Daarnaast hoop ik ook van harte dat er echt meer gehandhaaft wordt. Politie/boa zijn zo niet zichtbaar. Een punt dat door heel veel van mijn medebewoners wordt gedeeld.	Zie hoofdstuk 2 voor een antwoord op uw reactie.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
16		Geachte, vanaf waar wordt de JPCoenstraat aan de zijde van de JP-Coenbrug en de molen, eenrichtingsverkeer? Waarom geen meetpunt bij de JPCoenbrug, bijvoorbeeld ter hoogte van de Daendelsstraat/JPCoenstraat? De JPC is nu al een racebaan en erg druk, laat staan als alle straten op de JPCoenstraat uitkomen. Daarnaast negeren automobilisten het huidige eenrichtingsverkeer op de JPCoenbrug wat gevaarlijke situaties oplevert. Is een flitspaal geen goede oplossing voor snelheidsovertredingen en het negeren van eenrichtingsverkeer?	De voorgestelde herinrichting voorziet alleen in het aanpassen van de rijrichtingen op de Kanaalstraat en de Damstraat. De rijrichting van het gemotoriseerde verkeer op de JP Coenstraat wordt in het nieuwe plan niet gewijzigd. Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie over monitoring.
17	Het groen, de materialisering (gebakken klinkers van gevel tot gevel, super!), meer ruimte voor de voetganger en de auto te gast.	Kan er nog wat meer uniformiteit komen in de ‘signing’ van de winkels? Niet alles hoeft hetzelfde, maar een aantal stijlregels opstellen misschien? Dit draagt nog meer bij aan de rust in het straatbeeld. Complimenten voor het ontwerp! We kijken ernaar uit! Iets anders wat ik erg jammer vind; de JP Coenstraat is onlangs opnieuw ingericht (nieuwe riolering), maar hier is grotendeels gebruik gemaakt van lelijke betonklinkers. Dit past totaal niet in het straatbeeld en sluit ook niet aan op deze visie. Ik snap dat dit niet opnieuw gedaan gaat worden, maar is dit iets waar in het vervolg rekening mee gehouden kan worden?	Voor een belangrijk deel zijn de winkeliers en vastgoedeigenaren verantwoordelijk voor de uitstraling van de gevels. Zolang die passen binnen het gemeentelijk beleid valt hier weinig aan te doen. We blijven in gesprek met de ondernemers en vastgoedeigenaren. De rioleringswerkzaamheden in de J.P. Coenstraat hadden als doel om wateroverlast tegen te gaan, niet om de straat her in te richten. Daarom is de bestaande situatie teruggebracht. Er waren geen middelen beschikbaar voor een herinrichting van de straat.
18	De max 30kph is geweldig. Eenrichtingsverkeer op een smallere strook, helemaal top. Meer terrassen mogelijk maakt echte horeca, café, eetcafés, mogelijk. Een versterkt het ander	Meer groen. Meer camera’s. Meer verlichting. De max snelheid voor auto’s, brommers, dient werkelijk gehandhaafd te worden. Geen loze beloftes meer.	Zie hoofdstuk 2.2.2 voor een antwoord op uw reactie over handhaving.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
19	Het eenrichtingsverkeer op de Kanaalstraat, en meer groen.	Afvalvisie. De 5 ondergrondse containers op de Kanaalstraat Oost vragen om problemen. Punt is dat iedereen er misbruik van gaat maken. Het is hier geen Leidsche Rijn met burgers. Het is hier het “Sodom en Gomorra” wat regels betreft. Net als verkeersregels gaat men zich niet houden aan de regels voor recycling. Deze kent men niet en wil men ook niet kennen. De GFT-ophaalauto die eens in de week langs komt, heeft hier dan ook nauwelijks iets te zoeken. Er is hooguit 1 huishouden per straat dat er aan meedoet. Laat alstublieft gewoon de vuilnismannen het vuil ophalen in de straat. Het eenrichtingsverkeer gaat niet het racen onmogelijk maken. De Politie Utrecht handhaaft namelijk niet (heeft zij nooit gedaan, dan wel op verkeerde tijdstippen, zoals overdag), ook handhaaft de Politie niet in 30 km-zones. Mensen willen zich gewoon niet aan de regels houden, dat is een van de vervelende aspecten van deze verder leuke buurt. Je zou ervoor kunnen kiezen om de Kanaalstraat Oost na 20:00 uur autovrij te maken middels palen in de grond die dan omhoog komen (bewoners moeten een buzzer hebben om deze te openen, of de paal moet nummerborden kunnen herkennen). De overlast is namelijk altijd ‘s avonds.	Deze wijze van inzamelen door middel van ondergrondse restafval-containers berust op een gemeenteraadsbesluit uit 2012 en staat op zich niet ter discussie of open voor inspraak. De regels gelden in de hele stad dus ook hier en zo nodig kan er gehandhaafd worden (met bekeuringen). We kiezen ervoor om de arbeidsomstandigheden ook voor de vuil-nisman te verbeteren en de zakken met alle bijverschijnselen zoveel mogelijk uit te bannen. Wij hopen dat ook u uw inzet en kritiek richt op die groep om dat gedrag te veranderen. Zie hoofdstuk 2 voor een reactie op handhaving en autovrij maken.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
20	Groen, eenrichtingsverkeer, afvalbakken.	In het conceptplan hoor ik geen maatregelen voor het gedrag bij de oude Rijnbrug. Hoe wordt het probleem dat er veel te hard hierover gereden wordt aangepakt? - Een suggestie: De Kanaalstraat helemaal autovrij maken en er een winkelstraat van maken waar alleen voetgangers en fietsers zijn toegestaan. Hiermee ban je “het voor de show rijden in de straat” wat veelal gebeurt. - Naast de herinrichting vergt het ook een cultuurverandering op straat om de veiligheid te waarborgen: niet meer plompt stoppen met je auto op straat, niet meer fietsers aan de kant drukken met je auto, niet meer moeten manoeuvreren met je fiets om auto’s heen, niet meer het recht van de sterkste, etc. U zult wel bekend zijn met de capriolen die er uitgehaald worden. Hoe wordt dat aangepakt, want met alleen aanpassingen in de architectuur verander je het gedrag nog niet. Blij dat jullie de kanaalstraat aanpakken.	De Ouderijnbrug maakt geen onderdeel uit van de herinrichting. Indien u hier overlast ervaart van te hard rijden kunt u een melding doen bij de politie. Zie hoofdstuk 2 voor een reactie op uw overige opmerkingen.
21	Meer ruimte voor voetgangers en fietsers, eenrichtingsverkeer.	Ik zou graag wat extra ruimte zien voor fietsenrekken. Klinkt erg goed, ben benieuwd naar het resultaat!	Het voorgestelde ontwerp is een ontwerp op hoofdlijnen. In het ontwerp is ruimte gehouden voor zogenoemde functiestroken. In deze stroken zoeken we naar extra ruimte voor groen en fietsparkeren. Bij het uitwerken van het ontwerp in de volgende fase wordt gestreefd naar een vergroting van het aantal fietsparkeermogelijkheden ten opzichte van de huidige situatie.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
22	Conceptontwerp ziet er goed uit ik ben overtuigd dat kanaalstraat veel mooier en veiliger wordt. alleen graag geen banken neerzetten of dergelijke waar mensen op kunnen zitten. want de marokkaanse jongeren hangen daar altijd en als er bankjes bij komen gaan ze daar nooit weg.	geen bank aub.	Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp. Met de herinrichting willen we een aangename Kanaalstraat en Damstraat maken, waar het prettig verblijven is. Voor het zitten en verblijven kijken we vooral naar de verschillende pleinen. Omdat de afstand tussen deze plekken erg groot is, proberen we (beperkt) op enkele plekken in de straten zelf ook zitplekken toe te voegen. De plekken zijn niet bedoeld om uitgebreid te zitten en te verblijven. Het zijn meer aanvliegplekken, die niet uitnodigen tot lang verblijven of met grote groepen. De angst voor overlast van hangjongeren is bekend. Bij de uitwerking en vormgeving houden we hier rekening mee. Aan de zitplekken geven we als eis mee dat ze hufterproof zijn en in geval van geconstateerde overlast eenvoudig te verwijderen.
23	Ik vind het erg mooi. De ruimte die ontstaat door eenrichtingsverkeer te introduceren wordt goed ingevuld en gaat het een nog fijnere en sfeervollere winkelstraat maken.	Ik maak mij als bewoner van de JP Coenstraat wel een beetje zorgen over de consequenties van het eenrichtingsverkeer. Ik kan dat niet helemaal overzien. Maar het zou zomaar kunnen zijn dat autogebruikers die JP Coenstraat veel meer gaan gebruiken. Dit in combinatie met het nu al asociale rij / race-gedrag en rondjes door de wijk crossen met veel geluidsoverlast voeden die zorgen. Als de verkeersmodellen zeggen dat het kan dan moeten we het gewoon gaan doen maar ik zou het wel fijn zijn als er goed gecommuniceerd wordt vanuit de Gemeente over terugval-scenario's en/of handhaving.	Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
24	Ruimte voor de voetganger Groen	De verwachting van mij en veel andere wijkbewoners, is dat er veel extra sluipverkeer door de wijken zal gaan, om zo lusjes te kunnen maken via de Kanaalstraat. Bijvoorbeeld via de Palembangstraat. Er is geen voor en na-meting qua verkeersdrukte gepland, dus het valt straks lastig te bewijzen. Het zijn vrije sneue woongebieden zonder speelplekken voor kinderen. Waarom niet meten en/of de verkeersstromen (eenrichtingsverkeer) herzien? Ook zijn er zorgen mbt de veiligheid van fietsverkeer dat tegen de rijrichting van auto's in moet fietsen. Je hebt hier simpelweg niet met je doorsnee automobilist te maken. Het wensdenken dat "een rustig straatbeeld leidt tot rustig (verkeers)gedrag" zal hier m.i. spaak lopen. Heb überhaupt nooit begrepen waarom er geen lik-op-druk beleid gehanteerd wordt hier, bv met dubbelparkeren. Gewoon één bord "vanaf nu beboeten wij elke dubbelparkeerder", één maandje actief handhaven, en het probleem is voorbij. Verder hoop ik echt dat er werk gemaakt wordt van het behoud van de volgroeide bomen, en/of het plaatsen van volgroeide bomen. Het is een erg versteende omgeving.	Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie over de verkeerscirculatie. Het profiel van de nieuwe situatie in de Kanaalstraat is zeker smaller dan de huidige situatie. Van belang is dat we genoeg ruimte houden voor fietsers om uit te wijken (schrikafstand). Dit doen we door de parkeervakken voldoende breed te maken zodat hier voldoende schrikafstand ontstaat voor de fietsers (maar de weg voldoende smal voelt voor het autoverkeer). Zie paragraaf 2.2.2 voor een antwoord op uw reactie over handhaving. Bomen en groen zijn essentieel voor een aantrekkelijke, prettige straat. We zien echter geen andere keuze dan de bestaande bomen te vervangen of verplanten. Onderzocht is of de bomen behouden kunnen blijven. De bestaande bomen in de Kanaalstraat geven veel wortelopdruk en hebben al een lage levensverwachting en door de werkzaamheden ten behoeve van de herinrichting zal de stabiliteit en levensverwachting alleen maar verder achteruitgaan. Kortom: geen toekomstvaste situatie. Een aantal bomen zijn te verplanten, dit zal gebeuren. Bij voorkeur naar een plek elders in de wijk, mogelijk op de pleinen. De wens is zo groot mogelijke bomen terug te planten. Maar bomen groeien beter als ze jonger zijn. We zoeken naar de beste middenweg in de volgende ontwerpstap. Ook wordt dan bepaald welke soorten er komen.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
25	Ondanks mijn uiteindelijke bezwaar tegen de indeling, vind ik het idee van meer groen en een rustige omgeving fijn.	Zelf woon ik op de Kanaalstraat [xxx], ik ben door gezondheidsproblemen niet in staat om op lange afstanden zware spullen te vervoeren. Hiervoor maak ik regelmatig en veel gebruik van de parkeerplaats voor mijn deur. Hoewel mijn woning niet ideaal is voor mij (ivm een bovenwoning met trappen) Red ik het door nabij te parkeren nog net. Indien dit verdwijnt, vrees ik een andere woning nodig te hebben. Graag hoor ik van u wat eventuele oplossingen kunnen zijn.	In de Kanaalstraat worden ongeveer 10 – 15 parkeerplaatsen opgeheven om de ondergrondse afvalcontainers in te kunnen passen. Er blijven ruim voldoende parkeerplaatsen over. Waar deze precies komen wordt in de volgende ontwerpstap bepaald. Wellicht is het aanvragen van een gehandicaptenparkeerplaats voor u een optie. Hiervoor kunt u terecht op de website van de gemeente.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
26	Erg gezellig, veel groener en meer wandelgebied	Als ik naar de art impressie kijk, zie ik dat wel erg weinig straat overblijft. Er zouden toch 2 fietsrichtingen komen in het stuk kanaalstraat tussen de Damstraat en de JP Coenstraat? En wat komt er van terecht met het kruispunt Kanaalstraat / JP Coenstraat als de verkeerslichten verdwijnen? Het is nu al levensgevaarlijk om over te steken als voetganger of fiester met groen licht? Komen er wel meer heuvels in de weg? Wordt er dan beter en meer gecontroleerd en gehandhaaft op verkeersovertredingen?	In de buurtvisie is afgesproken om geen aparte fietsstrook aan te leggen op de Kanaalstraat. Het profiel van de nieuwe situatie op de Kanaalstraat is zeker smaller dan de huidige situatie. Van belang is dat we genoeg ruimte houden voor fietsers om uit te wijken (schrikafstand). Dit doen we door de parkeervakken voldoende breed te maken zodat hier voldoende schrikafstand ontstaat voor de fietsers (maar de weg voldoende smal voelt voor het autoverkeer). De huidige hoeveelheid verkeer op het kruispunt JP Coenstraat - Kanaalstraat is dusdanig beperkt in omvang dat een verkeerslicht niet nodig is voor een veilige verkeersafwikkeling. Door het instellen van éénrichtingsverkeer wordt de situatie dusdanig overzichtelijk dat het veiliger is om het kruispunt in te richten zonder verkeerslichten. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt gekeken of een kruispuntplateau (verhoogd kruispunt) een nog veiligere oplossing biedt. Het voorgestelde ontwerp gaat uit van een gelijk aantal drempels (snelheidsremmers) als de huidige situatie. Het aantal drempels is conform de richtlijnen geplaatst, dat wil zeggen dat de gehanteerde afstanden tussen de drempels voldoen aan de richtlijnen (voor een woonstraat met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur). Door te kiezen voor een smallere weg (smaller profiel) zal het gemotoriseerde verkeer langzamer rijden dan in de huidige situatie. Asociaal verkeersgedrag is echter nooit volledig af te dwingen door de inrichting van de weg. Gekoppeld aan de herinrichting zal handhaving ingezet worden om het gewenste verkeersgedrag na te streven. Zie paragraaf 2.2.2 voor een antwoord op uw reactie over handhaving.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
27	Alles, gewoon doen, zo snel mogelijk.	Had gister al gebeurt moeten zijn. Ik heb continu overlast en moeite met de straat doorkomen. Ik hoop dat de uitvoering snel plaats gaat vinden en niet al te lang duurt. En ik vraag me nu al af of de overlast echt minder gaat worden, die jongens die zich niet kunnen gedragen zullen zich dan vast ook al niet aan de regels houden. Daar mag wel een keer echt tegen opgetreden worden?	Wij doen ons best om de herinrichting zo spoedig mogelijk uit te voeren. Tegelijk zijn er nog enkele stappen te nemen voordat de straten heringericht kunnen worden. Zie hiervoor het kopje 'planning' in paragraaf 1.3. Zie paragraaf 2.2 voor een antwoord op uw reactie over overlast.
28	Vandaag heb ik het concept plan voor de herinrichting Kanaalstraat en Damstraat in m'n brievenbus gekregen. Ik wilde alleen even zeggen dat ik helemaal top vind zo. Mooi plan, goed bezig!		Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
29		Geen bomen kappen. Het duurt zeker 20 jaar voor bomen er weer uitzien als bomen. Tot die tijd zitten we in een kale straat met zielige sprietjes tussen twee paaltjes. Niet de stoplichten weghalen. Dan kunnen onze kinderen helemaal nooit meer veilig de J.P. Coenstraat oversteken. Tussen het Moskeeplein en de J.P. Coen een fietspad, liefst een echte. Anders ben je als fietser nog steeds vogelvrij. Automobilisten houden nu al nauwelijks rekening met ons en nu is er nog een fietssuggestiestrook. Leuk hoor, dat aanpassen van de Kanaalstraat en nogmaals - het zal op termijn echt wel mooi worden - maar veilig wordt het er niet van. Daarvoor is iets anders nodig: permanente handhaving. Een politiekantoortje op de Kanaalstraat. Dat is wat we nodig hebben. De Kanaalstraat zal een racebaan blijven (met internationale bekendheid, heb ik begrepen!), alleen zullen ze dat racen nu in 1 richting gaan doen.	Bomen en groen zijn essentieel voor een aantrekkelijke, prettige straat. We zien echter geen andere keuze dan alle bestaande bomen in de functiestrook te vervangen of verplanten. Onderzocht is of de bomen behouden kunnen blijven. De bestaande bomen in de Kanaalstraat geven veel wortelopdruk en hebben al een lage levensverwachting en door de werkzaamheden ten behoeve van de herinrichting zal de stabiliteit en levensverwachting alleen maar verder achteruitgaan. Kortom: geen toekomstvaste situatie. Tegenover deze pijnlijke maar noodzakelijke beslissing ontstaat wel de grote kans om een duurzame en toekomstvaste groene inrichting van de straat mogelijk te maken: · Substantieel meer gezonde bomen in de straten · Goede groeiplaatsen, leidt tot meer volgroeide bomen en minder wortelopdruk · Diversiteit in soorten: meer biodiversiteit en beter bestand tegen ziektes/plagen · Meer bijdrage aan klimaatadaptatie en hittestress. We onderzoeken daarbij de mogelijkheid om hemelwater naar de boomspiegels en plantvakken te leiden. · Bomen verder van gevel · Andere functies beter in te passen De wens is zo groot mogelijke bomen terug te planten. Maar bomen groeien beter als ze jonger zijn. We zoeken naar de beste middenweg in de volgende ontwerpstap. Ook wordt dan bepaald welke soorten er komen. De huidige hoeveelheid verkeer op het kruispunt JP Coenstraat / Kanaalstraat is dusdanig beperkt in omvang dat een verkeerslicht niet nodig is voor een veilige verkeersafwikkeling. Door het instellen van éénrichtingsverkeer wordt de situatie dusdanig overzichtelijk dat het veiliger is om het kruispunt in te richten zonder verkeerslichten. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt gekeken of een kruispuntplateau (verhoogd kruispunt) een nog veiligere oplossing biedt.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
29 vervolg			Door de aanwezige winkels en bijbehorend gemotoriseerd verkeer (laden & lossen en bezoekers) is het niet passend om de Kanaalstraat in te richten als fietspad (of fietsstraat). Naast het gemotoriseerd verkeer steken er veel voetgangers over en is het van belang dat alle verkeersdeelnemers op elkaar letten. Zie paragraaf 2.2.2 voor antwoord op uw reactie over handhaving.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
30		Ik maak me zorgen over het verkeer in de zijstraten en de Ceramstraat/ Van Riebeeck. Wachten tot het te slecht wordt, lijkt me een slecht plan. Beter hier gelijk een gehele 30km-zone van maken. Het inrichten van extra terrassen zou tot de daguren beperkt moeten worden. Er hangen nu al tot laat jongeren in de straten. Ik vraag me af of het weghalen van een halve rijstrook voor alle ambities een rustiger straatbeeld oplevert. Hoe kan je op die halve rijstrook nu en terrassen, groen, fietsplekken en ruimte voor de hulpdiensten om in te halen, realiseren? Gemiste kans om niet een aantal parkeerplekken op te heffen. Er staat niet duidelijk in de plannen hoe groot de bomen zijn die teruggeplaatst worden. Ik vermoed dat het miniboompjes zijn die over een jaar of 30 de naam Boom mogen hebben. Dat zou ik erg zonde vinden. want dat verliezen we eigenlijk het weinige groen dat we nu in de wijk hebben. wat is beleid van schoonmaken van afvalcontainers? Nu staat er eens per week huisvuil op straat. dan is het mogelijk elke dag. Als je de hoeveelheid zwerfvuil ziet bij de containers op de abel Tasman of bij het bruggetje dan voorspelt dat niet veel goeds. er wordt max 1 meter aan stalling toegestaan voor de winkels. Dat is al jaren zo, maar daar is nooit echt op gehandhaafd. er is geen enkele winkel die zich hieraan houdt. Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat dit in de nieuwe situatie wel realiteit wordt?	Zie hoofdstuk 3 voor antwoord op uw reactie over verkeerscirculatie. Daar waar ruimtelijk die mogelijkheid er is en er niet te veel overlast plaatsvindt (a.d.h.v. een geluidsrapport) kunnen er extra terrassen in de straat komen. De openingstijden van terrassen zijn gelijk aan die van de horecaonderneming. In de buurtvisie is vastgelegd dat in de Kanaalstraat (ongeveer) hetzelfde aantal parkeerplaatsen terugkomen met uitzondering van de ruimte benodigd voor ondergrondse afvalcontainers. Door een efficiëntere inrichting, de keuze voor éénrichtingsverkeer (met smallere rijbaan), ontstaat meer ruimte voor groen en bredere trottoirs, terwijl de straat wel bereikbaar blijft voor bevoorrading, nood- en hulpdiensten en de auto. De wens is zo groot mogelijke bomen te planten. Maar bomen groeien beter als ze jonger zijn. We zoeken naar de beste middenweg in de volgende ontwerpstap. Vanuit Het Nieuwe Inzamelen wordt bewoners de mogelijkheid gegeven om op elk gewenst moment hun vuil weg te brengen en in een ondergrondse container te doen. Om zoveel mogelijk te voorkomen dat een volle container aanleiding zou kunnen zijn om vuil ernaast te zetten worden deze door ons dynamisch geleegd: in de container zit een sensor die aangeeft dat de container (bijna) vol raakt en dat is voor ons dan signaal om hem meteen te gaan legen. Dat betekent dat we niet op vaste dagen gaan legen maar wanneer het nodig is. In principe verwachten wij dat bewoners in het enkele geval van een storing dat zij dan naar een andere container lopen of hun vuil mee terug nemen. Daarnaast controleren wij regelmatig en kunnen handhavend optreden. Uw signaal over handhaving op de uitstallingsruimte hebben wij doorgegeven aan de collega's van handhaving. Daarnaast maken wij voor de nieuwe situatie afspraken met de winkeliersvereniging en handhaving.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
31	De 30 km/h en eenrichtingsverkeer. Eindelijk van de racebaan af met de opgefokte auto's! Hoera! Breder trottoir is ook top.	Hopelijk wordt het brede trottoir geen onveilige nachtelijke hangplek, dus meer camera's en goede verlichting	Het huidige cameratoezicht wordt gecontinueerd. Indien uit meldingen blijkt dat er sprake is van overlast kan er extra cameratoezicht aangevraagd worden. De verlichting wordt meer passend bij de winkelstraat en zo ingericht dat het de veiligheid bevordert.
32	Meer ruimte voor voetganger en fietser, minder voor Golf GTI en Mercedes AMG. Veel groen vindt iedereen fijn.	Denk erom dat licht heel belangrijk is, dus geen sfeerloze TL/witblauwe lampen in de vrij klassieke lantaarnpalen (echter wordt een hoge Kelvin waarde (koel licht) wel als mooi beschouwd in warmere regio's) Ziet er allemaal heel goed uit. Ik woon nog niet zo lang in Utrecht maar vind de JP Coenstraat een hele mooie straat. Als deze lijn kan worden doorgetrokken lijkt me dat een goede investering voor Utrecht en de opkomende wijk Lombok! Wel vind ik het contrast tussen de "blanke" tweeverdienende bevolking van de JP Cstaat en het authentieke karakter van de Kanaalstraat wel erg groot, dat moet meer mengen... Daarnaast maken de winkeliers (en klanten) de Kanaalstraat. Ik vind dat zij een duidelijke stem in het ontwerp moeten hebben, zodat zij zich nog lang in deze straat thuisvoelen	De verlichting moet bijdragen aan de sfeer (van verblijf) en de functie (winkelstraat) in de straat. En een onveilig of ongemakkelijk gevoel tegengaan. De winkeliers denken mee bij het ontwerp.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
33	Wat een prachtplan! Ik vind het allemaal goede ideeën: ik ben erg blij met het feit dat er een stopverbod komt; 1-richtingsverkeer; bredere stoep en meer groen.	Het lijkt me essentieel voor het slagen van het 30 km/h uur en grotere veiligheid plan dat de drempels verhoogd worden, omdat het grootste probleem het (ook vaak nachtelijke) crossen is van zowel auto's als motoren. Goede ideeën!	Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp. Het voorgestelde ontwerp gaat uit van een gelijk aantal drempels (snelheidsremmers) als de huidige situatie. Het aantal drempels is conform de richtlijnen geplaatst, dat wil zeggen dat de gehanteerde afstanden tussen de drempels voldoen aan de richtlijnen (voor een woonstraat met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur). Door te kiezen voor een smallere weg (smaller profiel) zal het gemotoriseerde verkeer langzamer rijden dan in de huidige situatie. Asociaal verkeersgedrag is echter nooit volledig af te dwingen door de inrichting van de weg. Gekoppeld aan de herinrichting zal handhaving ingezet worden om het gewenste verkeersgedrag na te streven. De afmetingen van de drempels zullen aangelegd worden volgens de daarvoor vastgestelde en geldende richtlijnen.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
34	De ruimte voor voetgangers en voor meer groen spreekt me aan. Ook de eenrichtingsweg en de 30 km zone is een goed vooruitzicht. Wat betreft de ruimte die vrijkomt voor de winkels: dit biedt horecaondernemers de mogelijkheid om een terras te openen. Dit zou wat mij betreft een aanwinst zijn voor de Kanaalstraat.	Wat betreft de ruimte die vrijkomt voor de winkels: dit biedt horecaondernemers de mogelijkheid om een terras te openen. Dit zou wat mij betreft een aanwinst zijn voor de Kanaalstraat. In het conceptplan staat dat de huidige drempels behouden zullen blijven. Om het te hard rijden (en heel hard optrekken) tegen te gaan, zou ik willen adviseren meer frequent een drempel in te voegen en deze ook hoger te maken. Nu wordt er vaak nog vrij hard gereden, omdat sommige drempels met een redelijk hoge snelheid genomen kunnen worden. Dit ontmoedigen door de drempels hoger te maken lijkt mij wenselijk, zowel voor veiligheid als ook voor de geluidsoverlast die dit veroorzaakt. Tip voor Moskeeplein: meer bomen!	Daar waar ruimtelijk die mogelijkheid er is en er niet te veel overlast plaatsvindt (a.d.h.v. een geluidsrapport) wordt aan het plaatsen van terrassen al medewerking aan verleend. Dit is ook de insteek vanuit de buurvisie: waar mogelijk ruimte bieden voor terras. Het voorgestelde ontwerp gaat uit van een gelijk aantal drempels (snelheidsremmers) als de huidige situatie. Het aantal drempels is conform de richtlijnen geplaatst, dat wil zeggen dat de gehanteerde afstanden tussen de drempels voldoen aan de richtlijnen (voor een woonstraat met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur). Door te kiezen voor een smallere weg (smaller profiel) zal het gemotoriseerde verkeer langzamer rijden dan in de huidige situatie. Asociaal verkeersgedrag is echter nooit volledig af te dwingen door de inrichting van de weg. Gekoppeld aan de herinrichting zal handhaving ingezet worden om het gewenste verkeersgedrag na te streven. Het is ook onze wens om het Moskeeplein te vergroenen. Het plein is echter ook een plek voor evenementen. Bij de volgende ontwerpstap wordt onderzocht of en hoe meer groen (bijvoorbeeld bomen) kunnen worden toegevoegd, zonder afbreuk te doen aan de huidige functie.
35	Het is prachtig uitgewerkt, rekening houdend met de opmerkingen die op de inloopavond in de moskee zijn gehouden. Compliment.	Het tempo: hoe eerder hoe beter! Op pagina 49 -51 wordt gewag gemaakt van de Dialoogbank, de cirkels in de bestrating en de boom op de kruising van de Abel Tasmanstraat, JPCoenstraat en de Kanaalstraat. Aangegeven wordt dat in de vervolgfase wordt gekeken of het wenselijk is om bank en cirkels aan te passen. Als voorzitter van het bewonerscomité die dat toen heeft gerealiseerd denk ik hier graag over mee. Het zou fijn zijn als er een bank rondom de boom terugkomt met de originele inscriptie die refereert aan het succesvolle stadsvernieuwingsproject uit het begin van deze eeuw. Het bankje wordt zeer veel gebruikt!	Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp. Wij doen ons best om de herinrichting zo spoedig mogelijk uit te voeren. Tegelijk zijn er nog enkele stappen te nemen voordat de straten heringericht kunnen worden. Zie hiervoor het kopje ‘planning’ in paragraaf 1.3. De dialoogbank hoort inderdaad bij deze plek. Door de gewijzigde inrichting, zal er wellicht iets mee geschoven moeten worden. We nodigen u graag uit om mee te denken.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
36	De plannen voor de herinirichting van de kanaalstraat zien er goed uit. Mijn partner en ik worden vooral blij van het eenrichtings verkeer op de kanaalstraat, en de aanpassingen op de damstraat. Hopelijk zorgt dat voor minder chaos op straat en meer veiligheid voor voetgangers en fietsers Daarnaast fijn dat er meer ruimte voor groen komt, en de bredere trottoirs zien er sfeervol uit. Kortom, goed plan!	Enig idee wanneer de werkzaamheden zouden gaan starten? Ik neem aan dat daar nog wel wat tijd over heen gaat.	Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp. Naar verwachting starten de werkzaamheden in 2022. Wij doen ons best om de herinrichting zo spoedig mogelijk uit te voeren. Tegelijk zijn er nog enkele stappen te nemen voordat de straten heringericht kunnen worden. Zie hiervoor het kopje ‘planning’ in paragraaf 1.3.
37		Ik zie in het ontwerp nog niet terug dat er voldoende fietsenrekken worden geplaatst. Als er meer fietsverkeer komt en je wilt de straat opgeruimd houden, plaats dan op voldoende plekken ruim fietsenrekken.	Het voorgestelde ontwerp is een ontwerp op hoofdlijnen. In het ontwerp is ruimte gehouden voor zogenoemde functiestroken. In deze stroken zoeken we naar extra ruimte voor groen en fietsparkeren. Bij het uitwerken van het ontwerp in de volgende fase wordt gestreefd naar een vergroting van het aantal fietsparkeermogelijkheden ten opzichte van de huidige situatie.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
38	Zo ongeveer alles: topidee! Bredere stoepen, langzamer verkeer, strakkere en groenere uitstraling, meer ruimte om te verblijven. Ik haal af en toe wat in de kanaalstraat om dit vervolgens thuis op te eten (turkse pizza bijv.). Met deze plannen ben ik sneller geneigd om dit broodje in de straat te eten. Verwacht ook meer multiculti. Nu is het voornamelijk de Marokkaanse gemeenschap die gebruik maakt van de straat, met deze wijzigingen komt daar waarschijnlijk meer balans in.	Ik zou ervoor pleiten om de damstraat en kanaalstraat 100% autovrij te maken. Wordt nagedacht om het winkel-horeca aanbod zo te laten worden, zodat er niet alleen Marokkaanse en Turkse bakkers te vinden zijn (even gechargeerd), maar ook een koffiebarretje is bijv. Daarnaast: wat wordt er gedaan tegen (kan haast niet anders) louche winkel? Er zitten winkels in de Kanaalstraat waarvan ik toch denk dat die niet zouden moeten kunnen bestaan (ik zie nooit klanten).	Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp. Zie hoofdstuk 2 voor een antwoord op uw reactie over autovrij maken en diversiteit in (horeca)formules. Voor de Kanaalstraat/Damstraat is ook een speciale Ondermijningsaanpak waar dit soort signalen in opgepakt worden. Helaas kan hier weinig over gecommuniceerd worden omdat wij dit soort kwaadwillenden niet wijzer willen maken.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
39	Bedankt voor het Wijkbericht over de herinrichting van de Kanaalstraat. Fijn allereerst dat er aanpassingen worden gedaan. Ik ben heel benieuwd. Top dat er meer ruimte voor groen komt. Ik hoop ook dat er zoveel mogelijk bomen komen aan de oostzijde van Lombok, op het Moskeeplein en langs het verkeersplein waar het nu nog erg kaal is.	Ik heb twee vragen of verzoeken. Een is dat ik lees dat het fietspad langs het Moskeeplein in klinkers wordt uitgevoerd. Voor het fietscomfort is het huidige asfalt wel veel prettiger. Zou dit zo kunnen blijven? Mijn belangrijkste vraag betreft het kruispunt Kanaalstraat-JP Coenstraat. Ik lees dat de stoplichten worden weggehaald. Ik denk dat dat wat optimistisch is. Dat gaat er namelijk vanuit dat het verkeer zich aan de 30km/h snelheid gaat houden. Aangezien er nu ondanks drempels ook vaak te hard gereden wordt, verwacht ik niet dat deze mensen erg onder de indruk zijn van een 30km/h bord. Vanwege de stoplichten is het (ook voor kinderen) nu een redelijk veilige plek om over te steken, en ik zou willen verzoeken de stoplichten te laten staan totdat eventueel zal blijken dat ze niet nodig zijn. Om te bereiken dat de straat veilig wordt, verzoek ik ook dat er op meerdere plaatsen snelheidscamera's worden geplaatst zodat overtreders ook echt beboet worden. De veiligheid en opgeruimdheid van de straat staat of valt met voldoende handhaving denk ik.	Bomen zijn een belangrijk uitgangspunt voor de nieuwe inrichting. Zeker in een groenarme wijk als Lombok. Gekozen wordt voor een duidelijke inrichting van de weg die past bij de mening van functies: winkelstraat, hoofdfietsroute en bestemmingsverkeer. Van alle weggebruikers wordt aangepast gedrag verwacht, ook van de fietsers. Juist door de weg niet in te richten als geasfalteerde fietsroute is het voor de fietsers ook herkenbaar dat hier een winkelstraat is en dat rekening gehouden moet worden met parkerend verkeer en overstekende voetgangers. Daarnaast heeft asfalt voor het gemotoriseerde verkeer een snelheidsverhogende werking. De huidige hoeveelheid verkeer op het kruispunt JP Coenstraat / Kanaalstraat is dusdanig beperkt in omvang dat een verkeerslicht niet nodig is voor een veilige verkeersafwikkeling. Door het instellen van éénrichtingsverkeer wordt de situatie dusdanig overzichtelijk dat het veiliger is om het kruispunt in te richten zonder verkeerslichten. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt gekeken of een kruispuntplateau (verhoogd kruispunt) een nog veiligere oplossing biedt. Zie paragraaf 2.2.2 voor een antwoord op uw reactie over handhaving.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
40	Het lijkt me een zeer goed idee dat er wat verandert aan de situatie op de kanaalstraat. Bredere trottoirs is passend, omdat een groot gedeelte van sommige stukken bezet is met verkoopwaar uit de winkels, dus meer passeer ruimte is wenselijk. Ook ben ik voorstander van het eenrichtingsverkeer, wat hopelijk de situatie overzichtelijker maakt.	Ik ben bewoner van een zijstraat van de kanaalstraat, en ik vraag mij af waar de auto's geparkeerd zullen worden die nu op de Kanaalstraat stoppen voor een boodschap (al dan niet midden op de weg). Ik vrees voor situaties waarbij 1) auto's toch op het trottoir gezet worden (bijv in de groenstukjes naast bomen oid; veel paaltjes/betonblokken om dit te voorkomen is denk ik hard nodig) en 2) dat de auto's massaal zullen uitwijken naar de zijstraten. Deze zijstraten zijn nu rustig en geschikt voor kinderen/andere voetgangers, maar ik ben bang dat deze sfeer en veiligheid ten koste zal gaan van autoverkeer dat zich nu concentreert op de Kanaalstraat. Ik ben benieuwd hoe wordt voorkomen dat de verkeersoverlast zich niet slechts gaat verplaatsen. Daarnaast ben ik groot voorstander van de drempels die jullie noemen, maar wat mij betreft komen hier waar mogelijk nog meer drempels. Dit lijkt het enige te zijn wat scheurende auto's (echt levensgevaarlijk soms, dit is niet slechts geluidoverlast) op de Kanaalstraat afremt.	In het huidig ontwerp van de Kanaalstraat zal net als de huidige situatie gekozen worden voor parkeerhavens (niet op trottoir). Het aantal parkeerplekken zal in de voorgestelde situatie iets lager zijn dan de huidige aantal parkeerplekken. Dit komt doordat er ruimte nodig is voor ondergrondse vuilcontainers. Doordat de hoeveelheid parkeerplaatsen die verdwijnt beperkt is ook de extra overlast met betrekking tot het parkeren in de zijstraten van de Kanaalstraat beperkt. Het voorkomen van parkeren op het trottoir is aandachtspunt bij de volgende ontwerpstap. Het voorgestelde ontwerp gaat uit van een gelijk aantal drempels (snelheidsremmers) als de huidige situatie. Het aantal drempels is conform de richtlijnen geplaatst, dat wil zeggen dat de gehanteerde afstanden tussen de drempels voldoen aan de richtlijnen (voor een woonstraat met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur). Door te kiezen voor een smallere weg (smaller profiel) zal het gemotoriseerde verkeer langzamer rijden dan in de huidige situatie. Asociaal verkeersgedrag is echter nooit volledig af te dwingen door de inrichting van de weg. Gekoppeld aan de herinrichting zal handhaving ingezet worden om het gewenste verkeersgedrag na te streven.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
41	Eenrichtingsverkeer Kanaalstraat met invoering van 30km zone, extra groen	Handhaving. Er ligt een mooi plan, maar er wordt met geen woord gerept over de handhaving, cameratoezicht en dergelijke. Er wordt kennelijk verwacht dat iedereen zich na de herinrichting netjes aan de regels zal houden. Daardoor moet de buurt veiliger en leefbaarder worden. Echter, de regels worden nu op geen enkele manier nageleefd en dit zal in de toekomst ook niet zomaar gaan gebeuren, met of zonder herinrichting. De gemeente moet eerst beginnen met durven ingrijpen op overtredingen in de buurt (verkeersovertredingen die voor onveilige situaties zorgen, maar ook straatraces en drugsoverlast -> vooral dealen op straat). Zonder een plan voor de handhaving is het mooie herinrichtingsplan verspilde moeite en (belasting)geld.	Zie paragraaf 2.2.2 voor een antwoord op uw reactie.
42	De kwaliteit van de omgeving gaat echt omhoog en er wordt ook aandacht gegeven aan de verkeerssituatie van de Kanaalstraat en de buurt! Deze is soms vanwege de hoeveelheid verkeer, gewoonweg gevaarlijk. Dat ziet er echt goed uit en volgens mij ook goed doordacht.	Een belangrijk component van dit plan is de aantal verkeersbewegingen in de Kanaalstraat en de omliggende straten (zoals de JP Coenstraat, waar ik momenteel woon). Als dit gelijk blijft is dit een uitdaging en zie ik wel problemen ontstaan. O.a. Op de kruispunten bij de Damstraat en JPCoenstraat. Hoe zien jullie dit? Zeker met het rijgedrag dat vaak aan de orde is verwacht ik dat dit nieuwe plan meer overlast gaat veroorzaken in de zijstraten van de Kanaalstraat. Gaan jullie in dit plan ervanuit dat de verkeersbewegingen gelijkblijven / afnemen of toenemen? en welke maatregelen worden er getroffen in de zijstraten *voornamelijk JPCoenstraat om het minder aantrekkelijk te maken voor bestuurders van auto's/motoren?	Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
43		Ik vind het ontwerp er erg mooi uit zien, ondanks dat de mensen erin wel bijzonder blank ogen ;). Maar ik vroeg me af of het mogelijk was om b.v. fiets suggestie stroken in het begin van de kanaalstraat te plaatsen. (vanaf het moskeeplein tot de kruising van de J. P. Coenstraat) Of dat er soms een reden is waarom jullie daar juist niet voor gekozen hebben. In de damstraat is het ook een-richtingsverkeer en aan de kant van de moskee zijn er weinig parkeermogelijkheden maar toch fiets ik daar op de stoep en niet op de straat. Veelste onveilig door het rijgedrag van de automobilisten daar! Verder vind ik het een mooi plan, maar voor het specifieke rijgedrag hier in de kanaalstraat misschien nog net niet veilig genoeg voor de fietsers.	Door de aanwezige winkels en bijbehorend gemotoriseerd verkeer (laden & lossen en bezoekers) is het niet passend om de Kanaalstraat in te richten met fietsstroken. De hoofdrijbaan is in éénrichting te berijden door gemotoriseerd verkeer. Hierdoor is het wenselijk een smal profiel te kiezen. Fietsstroken passen hier niet bij. Ook wordt van de fietsers een aangepast gedrag verwacht, ze rijden dan wel op een hoofdfietsroute maar dienen zich te realiseren dat ze alert moeten zijn op overstekende voetgangers en laad en losverkeer. Een inrichting met fietsstroken is om deze reden niet gepast. Het profiel van de nieuwe situatie in de Kanaalstraat is zeker smaller dan de huidige situatie. Van belang is dat we genoeg ruimte houden voor fietsers om uit te wijken (schrikafstand). Dit doen we door de parkeervakken voldoende breed te maken zodat hier voldoende schrikafstand ontstaat voor de fietsers (maar de weg voldoende smal voelt voor het autoverkeer).

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
44	Ziet er goed uit, keep up the good work!	Ik hoop dat de terrasvergunningen beperkt blijven. Ik vind het super leuk als het kan, maar het moet niet zo'n platte uitgaansstraat worden. Verder hoop ik dat het irrigatiesysteem, wat je noemt in het filmpje, inderdaad mogelijk zal zijn.	Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp. Aanvragen voor terrassen worden altijd beoordeeld op beschikbare ruimte en met passende regels om overlast te beperken. Waar mogelijk willen we gericht terrassen toevoegen zoals ook in buurtvisie staat. Dit zal echter alleen kunnen bij zaken met een horecavergunning en dat aantal is beperkt. Of een infiltratieriool mogelijk is, is afhankelijk van de bodemgesteldheid en de grondwaterstand. Bodemonderzoek in de volgende ontwerpstap moet dit uitwijzen.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
45	Vrijwel alles! Ik ben heel positief over dit plan!	De visualisatie van de plannen. Ik mis specificatie van bepaalde plannen. Waar komen de terrassen, welk groen komt er? Hoe worden de weggehaalde parkeerplaatsen gecompenseerd? Gaat men zo niet in alle zijstraten parkeren? Uit het plan maak ik op dat de bomen die nu in de Kanaalstraat staan plaats moeten maken voor nieuwe? Is dat inderdaad zo? De bomen zouden in slechte staat zijn, maar dat betwijfel ik! (De presentatie laat een foto zien van de bomen in de winter, onderwijl er gesproken wordt over deze zogenaamde slechte staat, maar ik kan u vertellen dat de bomen er in de zomer er prachtig bij staan.) Vanuit ons huis hebben wij uitzicht op een aantal prachtige grote bomen, wat het weinige groen is dat wij zien. Zeer belangrijk, zeker als je in corona-tijden zit opgesloten in een huis met een mini-balkon. Als de grote bomen plaats moeten maken voor nieuwe kleinere zouden wij dat zeker geen verbetering vinden! Het duurt tientallen jaren voordat een jonge boom weer de allure heeft van een oude, iets waar wij dan voorlopig geen profijt van hebben. Waar kan ik een specifieker plan zien van wat er met het groen in de straat gaat gebeuren? Welke bomen gaan weg? Wat komt ervoor terug? Ik kan me voorstellen dat voor de Gemeente deze mooie bomen die in mei zoveel zaadjes loslaten een last zijn, omdat dat schoongemaakt moet worden. Maar ik kan u zeggen dat voor ons het ieder jaar weer een feest is om naar te kijken, wanneer deze natuurlijke confetti ronddwarrelt. Graag zou ik van u dus horen wat de exacte plannen zijn voor de bomen en het andere groen in de straat.	Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp. Het plan wat er nu ligt is een plan op hoofdlijnen. In de volgende ontwerpstappen wordt meer ingezoomd op materialen en soorten groen. In de vervolgstap gaan we ook de functiestrook verder invullen. En wordt bepaald waar precies parkeervakken en het fietsparkeren komen. De terrassen, bomen en de ondergrondse containers liggen wel al vast en zijn in de plankaart te zien Conform de buurtvisie verdwijnen er enkele parkeerplaatsen. Doordat de hoeveelheid parkeerplaatsen die verdwijnt beperkt is ook de extra overlast met betrekking tot het parkeren in de zijstraten van de Kanaalstraat beperkt. Als alternatief is ook de parkeergarage Kop van Lombok beschikbaar. Bomen en groen zijn essentieel voor een aantrekkelijke, prettige straat. We zien echter geen andere keuze dan alle bestaande bomen in de functiestrook te vervangen of verplanten. Onderzocht is of de bomen behouden kunnen blijven. De bestaande bomen in de Kanaalstraat geven veel wortelopdruk en hebben al een lage levensverwachting en door de werkzaamheden ten behoeve van de herinrichting zal de stabiliteit en levensverwachting alleen maar verder achteruitgaan. Kortom: geen toekomstvaste situatie.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
45 vervolg			Tegenover deze pijnlijke maar noodzakelijke beslissing ontstaat wel de grote kans om een duurzame en toekomstvaste groene inrichting van de straat mogelijk te maken: · Substantieel meer gezonde bomen in de straten · Goede groeiplaatsen, leidt tot meer volgroeide bomen en minder wortelopdruk · Diversiteit in soorten: meer biodiversiteit en beter bestand tegen ziektes/plagen · Meer bijdrage aan klimaatadaptatie en hittestress. We onderzoeken daarbij de mogelijkheid om hemelwater naar de boomspiegels en plantvakken te leiden. · Bomen verder van gevel · Andere functies beter in te passen De wens is zo groot mogelijke bomen terug te planten. Maar bomen groeien beter als ze jonger zijn. We zoeken naar de beste middenweg in de volgende ontwerpstap. Ook wordt dan bepaald welke soorten er komen.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
46	Ik ben het er mee eens dat het verkeer chaotisch en gevaarlijk kan zijn in de Kanaalstraat en Damstraat. Ook ben ik het er mee eens dat de zuidelijk kant van de Damstraat erg smal is en daarom onveilige situaties veroorzaakt voor tweewielers die van de weg gebruik maken. Daarnaast denk ik ook dat de oprit van de Damstraat naar de Kanaalstraat zeer onpraktisch is, zeker voor de grotere voertuigen die hier wegens het laden en lossen in de Kanaalstraat regelmatig gebruik van moeten maken. Als laatste denk ik ook dat de kruising met de JP Coenstraat efficiënter kan. Ik ben het er mee eens dat deze punten aandacht behoeven.	De onveilige verkeerssituatie komt niet voort uit de inrichting van de kanaalstraat maar uit het rijgedrag van de gebruikers. Ik ben bang dat het invoeren van eenrichtingsverkeer en de aanleg van bredere trottoirs in de Kanaalstraat het verkeersprobleem niet zal oplossen maar zal verplaatsen. Wat betreft het uiterlijk van de kanaalstraat spreekt het mij niet aan om de straat om te toveren tot een “gezellige Hollandse buurtstraat”. Ik denk dat het doel van de herinrichting van de Kanaalstraat behaald kan worden zonder het karakter van de straat aan te tasten. Zo vind ik de verlichting die in de winter wordt opgehangen een goed voorbeeld van hoe de leefbaarheid in de straat op een simpele manier aantrekkelijker gemaakt kan worden.	Zie voor een antwoord op uw reactie over verkeerscirculatie en gedrag en handhaving paragraaf 2.2.2 en hoofdstuk 3. De ambitie is om het huidige karakter van de Kanaalstraat te behouden. De mix van wonen, werken, ondernemen, studeren en verschillende winkels en horeca in een multiculturele uitstraling maakt deze straten zeer gevarieerd en aantrekkelijk. De verlichting aan spandraden boven de straten blijft mogelijk.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
47	Bredere trottoirs - Meer (nieuwe) bomen - Meer plant- en groenbakken - Vergroenen van de pleinen (mn Moskeeplein) - Nieuwe verlichtingsmasten - Stopverbod gemotoriseerd verkeer - Meer ondergrondse afval-containers	- Inrichting trottoirs; hoe wordt geregeld dat winkeliers voldoende ruimte overlaten voor wandelend 'verkeer'? - Opheffen parkeerstrook Damstraat/parkeerplaatsen Kanaalstraat; Er is nu al erg weinig parkeerplek buiten de parkeergarage. De parkeergarage is (met name in weekenden) vol. Navraag leert dat de uitbater van de garage prijzen ook niet wil verlagen. Hoe wordt gezorgd voor voldoende parkeergelegenheid van auto's? - Parkeergelegenheid van fietsen ontbreekt in het plan. Overal geparkeerde (en achtergelaten) fietsen geven een rommelig straatbeeld. Er staan nu ook veel fietsen tegen lantaarnpalen en gevels. - Fietspad lang het Moskeeplein; Waarom wordt dit aangepast? Het asfalt voldoet prima. Wat is de toegevoegde waarde? - Omdraaien rijrichting Damstraat-noord; wat is hiervan de toegevoegde waarde? Erg mooie plannen! Met name het ontbreken van parkeergelegenheid van fietsen ontbreekt.	In het ontwerp is rekening gehouden met zogenoemde functiestroken. Hierin is onder andere ook ruimte gereserveerd voor winkeliers. Winkeliers dienen zich te houden aan de uitstallingsruimte, hierop wordt gehandhaafd. De beschikbare trottoirruimte voor voetgangers verbeterd ten opzichte van de huidige situatie. Conform de buurtvisie verdwijnen er enkele parkeerplaatsen. Doordat de hoeveelheid parkeerplaatsen die verdwijnt beperkt is ook de extra overlast met betrekking tot het parkeren in de zijstraten van de Kanaalstraat beperkt. Als alternatief is ook de parkeergarage Kop van Lombok beschikbaar. Het voorgestelde ontwerp is een ontwerp op hoofdlijnen (fietsparkeervoorzieningen zijn nog niet ingetekend). In het ontwerp is ruimte gehouden voor zogenoemde functiestroken. In deze stroken zoeken we naar extra ruimte voor groen en fietsparkeren. Bij het uitwerken van het ontwerp in de volgende fase wordt gestreefd naar een vergroting van het aantal fietsparkeermogelijkheden ten opzichte van de huidige situatie. Van de fietsers op het fietspad langs het Moskeeplein wordt een gelijk gedrag verwacht als op de Kanaalstraat-oost, om deze reden wordt dit fietspad ook in klinkers uitgevoerd. Het omdraaien van de richting op de Damstraat-noord is nodig voor een betere routering in de nieuwe situatie. Doordat de Kanaalstraat éénrichting wordt ontstaat er een duidelijk circuit waarbij de kans op sluipverkeer minimaal is (tussen de Vleutenseweg en de Graadt van Roggeweg). Dit is tevens afgesproken met de buurt en vastgelegd in de buurtvisie. Daarnaast sluit het op deze manier ook aan op de routering van de herontwikkeling van het Lombokplein (huidige Westplein).
48	Mooie nieuwe straatinrichting	Parkeerstrook Damstraat behouden aub. Waar moeten bewoners van de Damstraat hun auto straks parkeren?	In de buurtvisie is afgesproken om aan één zijde het parkeren op te heffen om zo meer ruimte voor voetgangers te maken. Uw auto kunt u elders in de straat of buurt parkeren.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
49	We vinden het top zo! Stop-verbod is vooral ideaal en bomen ook.		Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp.
50	minder verkeer	Bij mijn ouders in Zeist hebben ze ook de slotlaan versmalt, zonder verschil tussen fietspad en autoweg, dit leidt geregeld tot onveilige situaties. Zou zonde zijn als hier dezelfde fout wordt gemaakt.	De Slotlaan in Zeist is tevens een hoofdfietsroute en winkelstraat maar kent daarnaast ook een relatief hoog aantal motorvoertuigen (ten opzichte van de Kanaalstraat). De inrichting die daar gekozen is, is deels die van een gedeeld wegvak met auto's en deels een apart aangegeven fietsstrook (deels met een trottoirband, deels met afwijkende klinkerkleur). Ook is er na afloop gekozen om oversteekplaatsen aan te geven (zebrapaden). Hierdoor hinkt het ontwerp van de Slotlaan in Zeist op twee gedachten, hetgeen leidt tot een onduidelijke situatie voor de weggebruiker (en bijbehorend onveilig gedrag). Daarnaast is er op de Slotlaan geen stopverbod (alleen een parkeerverbod). Waardoor laad- en losverkeer vaak geparkeerd staat op de 'strook' voor de fietser. Dit in tegenstelling tot het voorstel van de Kanaalstraat, waar een stopverbod ingevoerd wordt, inclusief bijbehorende handhaving.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
51	Meer ruimte voor voetgangers verblijf en recreatie. Meer groen met oog op duurzaamheid.	Eerder beginner dan 2022. Bomen niet allemaal vervangen. Beeld van de straat wordt al veel langer bepaald door de bomen dan door het multiculturele karakter. Zorg, dat wat er nu al niet lukt, lukt straks nog steeds Niet en verplaatst zich naar de andere straten waar meer mensen wonen dan op de kanaalstraat = meer overlast , te hard rijden in de andere staten Tegen de richting van het verkeer in rijden. Ook zal er nog meer afgesneden gaan worden. Dat gebeurt nu al via jp coen, ternatestraat en lombokstraat. Kruispunt damstraat kanaalstraat blijft risico op verkeersveiligheid. Fietsers zouden voor moeten op auto, het zijn er meer dan 2x zoveel. Beinvloeden van gedrag in omliggende straten mis Ik. Jpcoen wordt de nieuwe met elkaar kletsen vanuit de autoplek. En wat gaat er gebeuren met handhaven wildplassen. Winkeliers gaan nu wel aanspreken op gedrag? En zichzelf ook? Door hen wordt deel probleem ook veroorzaakt. Niet geloofwaardig want dan zou het nu toch ook al gebeuren. Handhaven zal dus wel echt moeten. Afval is echt een gedragsprobleem. Symbolen gaan niet helpen. Parkeren rond kanaalstraat niet in de parkeergarage wordt een nog groter issue dan nu. Als bewoner kan je al bijna niet parkeren. Hou aub ook cameratoezicht.	Wij doen ons best om de herinrichting zo spoedig mogelijk uit te voeren. Tegelijk zijn er nog enkele stappen te nemen voordat de straten heringericht kunnen worden. Zie hiervoor het kopje ‘planning’ in paragraaf 1.3. Bomen en groen zijn essentieel voor een aantrekkelijke, prettige straat. We zien echter geen andere keuze dan alle bestaande bomen in de functiestrook te vervangen of verplanten. Onderzocht is of de bomen behouden kunnen blijven. De bestaande bomen in de Kanaalstraat geven veel wortelopdruk en hebben al een lage levensverwachting en door de werkzaamheden ten behoeve van de herinrichting zal de stabiliteit en levensverwachting alleen maar verder achteruitgaan. Kortom: geen toekomstvaste situatie. Tegenover deze pijnlijke maar noodzakelijke beslissing ontstaat wel de grote kans om een duurzame en toekomstvaste groene inrichting van de straat mogelijk te maken: · Substantieel meer gezonde bomen in de straten · Goede groeiplaatsen, leidt tot meer volgroeide bomen en minder wortelopdruk · Diversiteit in soorten: meer biodiversiteit en beter bestand tegen ziektes/plagen · Meer bijdrage aan klimaatadaptatie en hittestress. We onderzoeken daarbij de mogelijkheid om hemelwater naar de boomspiegels en plantvakken te leiden. · Bomen verder van gevel · Andere functies beter in te passen Zie voor een antwoord op uw reactie over verkeerscirculatie en gedrag en handhaving paragraaf 2.2.2 en hoofdstuk 3.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
51 vervolg			Conform de buurtvisie verdwijnen er enkele parkeerplaatsen. Doordat de hoeveelheid parkeerplaatsen die verdwijnt beperkt is, is ook de extra overlast met betrekking tot het parkeren in de zijstraten van de Kanaalstraat beperkt. Als alternatief is ook de parkeergarage Kop van Lombok beschikbaar.
52	Het conceptontwerp spreekt me erg aan: de bredere trottoirs, meer groen, het stopverbod voor gemotoriseerd verkeer (nu vaak onveilige situaties als fietser, met dubbelgeparkeerde/stoppende auto's), meer ruimte voor de fiets.	Wordt de kanaalstraat een 'fietsstraat auto te gast'-straat? Dat lijkt me goed. Ik hoop dat de veranderingen meer cafés en terrassen mee brengen.	Door de aanwezige winkels en bijbehorend gemotoriseerd verkeer (laden & lossen en bezoekers) is het niet passend om de Kanaalstraat in te richten als fietsstraat waar de auto te gast is. Naast het gemotoriseerd verkeer steken er veel voetgangers over en is het van belang dat alle verkeersdeelnemers op elkaar letten. Ook van de fietsers wordt een aangepast gedrag verwacht, ze rijden dan wel op een hoofdfietsroute maar dienen zich te realiseren dat ze alert moeten zijn op overstekende voetgangers en laad en losverkeer. Een inrichting als fietsstraat is om deze reden niet gepast. Daar waar ruimtelijk die mogelijkheid er is en er niet te veel overlast plaatsvindt (a.d.h.v. een geluidsrapport) wordt hier al medewerking aan verleend. Dit is ook de insteek vanuit de buurvisie: waar mogelijk ruimte bieden voor terras.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
53	Het conceptontwerp spreekt me erg aan, op merdere aspecten:- bredere trottoirs en eenrichtingsverkeer in de straat- stopverbod voor gemotoriseerd verkeer- meer bomen en plant/groenvakken- vijf plekken voor ondergronds restafvalcontainers- meer ruimte voor fietsers (fietsstroken met rood asfalt)	Zou de kanaalstraat een “fietsstraat auto te gast”-straat kunnen worden? Heel goed initiatief!	Door de aanwezige winkels en bijbehorend gemotoriseerd verkeer (laden & lossen en bezoekers) is het niet passend om de Kanaalstraat in te richten als fietsstraat waar de auto te gast is. Naast het gemotoriseerd verkeer steken er veel voetgangers over en is het van belang dat alle verkeersdeelnemers op elkaar letten. Ook van de fietsers wordt een aangepast gedrag verwacht, ze rijden dan wel op een hoofdfietsroute maar dienen zich te realiseren dat ze alert moeten zijn op overstekende voetgangers en laad en losverkeer. Een inrichting als fietsstraat is om deze reden niet gepast.
54	Rust door een veiligere verkeerssituatie (voor fietsers), minder hard rijdende auto’s. Het geeft een veilig gevoel.	Op de afbeelding lijken weinig parkeerplaatsen te zijn. Eventueel goedkoper parkeren verderop in de buurt aangezien het parkeertarief erg hoog is in de wijk.	Conform de buurtvisie verdwijnen er enkele parkeerplaatsen. Doordat de hoeveelheid parkeerplaatsen die verdwijnt beperkt is, is ook de extra overlast met betrekking tot het parkeren in de zijstraten van de Kanaalstraat beperkt. Als alternatief is ook de parkeergarage Kop van Lombok beschikbaar. Het goedkoper maken van parkeren in de wijk past niet binnen het gemeentelijk beleid.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
55	groen - stopverbod voor auto's - 1richtingsverkeer (maar nog liever helemaal auto-vrij!)	Ik ontving vandaag jullie wijkbericht over de Herinrichting Kanaalstraat en Damstraat. Hierbij twee verzoeken met betrekking daartoe, waarvan ik hoop dat jullie het mee nemen in de plannen: 1. verzoek om de kanaalstraat een "auto te gast hier" fietspad/straat te maken 2. verzoek om de Palembangstraat en de van Riebeeckstraat een 30km zone te maken - wellicht samen met andere straten in de buurt (dit zijn de 2 straten bij mij direct in de buurt). Er zijn veel kinderen hier in de buurt, en mensen rijden enorm hard door de straten. Door het een 30km zone te maken zouden de straten echt een stuk veiliger worden. Dit zou ook mensen die de hoofdstraten (en bijbehorende verkeerslichten) willen vermijden, ontmoedigen om af te snijden via deze straten. En, als de optie nog op tafel ligt: het zou nóg beter zijn als de kanaalstraat helemaal auto-vrij zou worden! Nagekomen reactie 18 mei: ik wil graag nog een toevoeging maken. Ik heb aangegeven dat ik denk dat het goed is als de Palembangstraat en de van Riebeeckstraat 30km/h zones worden (woonerf), ihb vanwege de Parkschool op de kruising van deze 2 straten. Ik wil hier graag aan toevoegen dat er in alle wijken naast de kanaalstraat enorm veel kinderen wonen, en dat mensen hier heel hard rijden. Ik denk dat het goed zou zijn als al deze wijken 30 km/h zones zouden worden, vanaf de damstraat tot aan het einde van de kanaalstraat.	Door de aanwezige winkels en bijbehorend gemotoriseerd verkeer (laden & lossen en bezoekers) is het niet passend om de Kanaalstraat in te richten als fietsstraat waar de auto te gast is. Naast het gemotoriseerd verkeer steken er veel voetgangers over en is het van belang dat alle verkeersdeelnemers op elkaar letten. Ook van de fietsers wordt een aangepast gedrag verwacht, ze rijden dan wel op een hoofdfietsroute maar dienen zich te realiseren dat ze alert moeten zijn op overstekende voetgangers en laad en losverkeer. Een inrichting als fietsstraat is om deze reden niet gepast. Om dezelfde reden is het tevens niet passend om de Kanaalstraat in te richten met een verbod op gemotoriseerd verkeer. De keuze voor het inrichten van de Kanaalstraat als éénrichtingsverkeersweg voor het gemotoriseerde verkeer is in de buurtvisie in overleg met de bewoners en ondernemers vastgesteld en geldt als uitgangspunt voor dit ontwerp. Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie met betrekking tot verkeerscirculatie.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
56	Minder ruimte voor de auto, eenrichtingsverkeer, weghalen van parkeervakken, grotere trottoirs en mooiere klinkers en lantaarnpalen	Op de Kanaalstraat word je als fietser vaak van je sokken gereden. Dubbel parkeren, snel rijden en even snel stoppen zijn voor fietsers gevaarlijk. Ik ben bang dat het huidige ontwerp met niet vrijliggende fietspaden op de Kanaalstraat niet perse veiliger zal zijn voor de fietser. Fietsers komen nu van beide kanten, autorijders zullen waarschijnlijk zonder 24/7 handhavers toch stiekem stoppen en hardrijders blijven aanwezig. Ik vrees dat dit voor fietsers tot vertraging of gevaarlijke situaties kan leiden. Door smallere wegen is er namelijk ook minder uitwijkmogelijkheid en kom je sneller in het vaarwater van fietsers uit de tegenovergestelde richting. Ik zou daarom een groot voorstander zijn van een gescheiden rijbaan voor fietsers, of in ieder geval een gescheiden rijbaan voor fietsers uit de tegengestelde richting (net als nu op de Voorstraat het geval is). Een gescheiden fietsstrook maakt de rijbaan ook smaller en zorgt ervoor dat auto's zich tot een smalle ruimte moeten beperken en stoppende autorijders leiden niet tot gevaar (maar hinderen alleen achterliggende auto's)	Door de aanwezige winkels en bijbehorend gemotoriseerd verkeer (laden & lossen en bezoekers) is het niet passend om de Kanaalstraat in te richten met fietsstroken. De hoofdrijbaan is in éénrichting te berijden door gemotoriseerd verkeer. Hierdoor is het wenselijk een smal profiel te kiezen. Fietsstroken passen hier niet bij. Ook wordt van de fietsers een aangepast gedrag verwacht, ze rijden dan wel op een hoofdfietsroute maar dienen zich te realiseren dat ze alert moeten zijn op overstekende voetgangers en laad en losverkeer. Een inrichting met fietsstroken is om deze reden niet gepast. Het profiel van de nieuwe situatie in de Kanaalstraat is zeker smaller dan de huidige situatie. Van belang is dat we genoeg ruimte houden voor fietsers om uit te wijken (schrikafstand). Dit doen we door de parkeervakken voldoende breed te maken zodat hier voldoende schrikafstand ontstaat voor de fietsers (maar de weg voldoende smal voelt voor het autoverkeer). In de nieuwe situatie wordt van alle verkeersdeelnemers aangepast gedrag verwacht. Om dit te kunnen realiseren is niet alleen een aanpassing nodig van de inrichting van de weg, maar ook van het aanwezige groen, parkeervakken en het laden en lossen. Handhaving op het gewenste verkeersgedrag in de nieuwe verkeerssituatie is onderdeel van de integrale aanpak van de Kanaalstraat.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
57		Hier een e-mail na het lezen van het wijkbericht die ik in de brievenbus kreeg, het zien van de presentatie op uw site, en het lezen van de gerelateerde nieuwsartikelen. Ik zal het proberen kort te houden. Ik ben vier jaar geleden naar een bijeenkomst geweest in het gemeentehuis hierover, waarbij de plannen werden uitgezet. Het is blijkbaar een tijdrovende taak om tot een oplossing te komen, waar iedereen positief over is. Dat lijkt me ook een hele moeilijk taak die op jullie schouders ligt. Alle ideeën over de herinrichting zien er groots uit, en zullen dus nog een paar jaar duren voordat die allemaal tot stand zijn gekomen. Sterker nog, ik las dat de werkzaamheden pas beginnen in 2022. Heel eerlijk gezegd hoop ik dat ik dan allang niet meer in de wijk Lombok woon. Ik ben blij met mijn huis, en kan het prima vinden met de mensen om me heen, maar het feit dat de gemeente met een complete herinrichting komt om een heel specifiek probleem aan te pakken, geeft mij geen hoop dat dit in de toekomst beter gaat worden. En ik ben geen cynisch mens. Ik begrijp niet dat er in twee levensgevaarlijke straten, de Damstraat en Kanaalstraat, een totaal gebrek aan handhaving is, een gebrek aan lik-op-stuk beleid, geen flitspalen zijn, en je het gevoel blijft hebben dat je in het Wilde Westen terecht bent gekomen? Dit is al zo vanaf dat ik hier vijf jaar geleden kwam wonen, en er is echt helemaal niets veranderd. En nu komt er een gigantisch plan, met naar ik inschat een gigantisch kostenplaatje, die een visie lijkt af te geven van: wij werken om het probleem heen, en hopen dan dat het probleem vanzelf opgelost wordt. Hoe makkelijk is het om in de hele wijk een brief in de brievenbus te doen, waarop je aangeeft, in samenwerking met de politie, dat er over 3 maanden een zeer strict handhaving beleid gevoerd gaat worden voor een tijd. Ook al sta je een minuut dubbel geparkeerd, bekeuring. Troep op straat zetten/gooien, bekeuring. Bij te hard rijden wordt je kenteken opgeschreven, zien we het nog een keer, bekeuring. Schreeuwen tegen anderen waar die ander geen behoefte aan heeft, bekeuring. Dit hoeft niet op een gestapo-manier, maar je kunt dan heel rustig uitleggen, dat het ver van tevoren is aangegeven, en dat het in het belang is van de veiligheid en uitstraling van de buurt. Niet te lang in gesprek gaan, maar bekeuring geven en door. Hier kan langzaamaan dan iedereen rustig aan wennen.	Uw reactie hebben wij telefonisch beantwoord. Daarnaast verwijzen wij naar hoofdstuk 2 voor de integrale aanpak van de Kanaalstraat en Damstraat.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
57 vervolg		Zet er genoeg teams neer, zodat die zich ook minder snel bedreigd voelen als er een grote groep op je af komt. De momenten zijn niet op twee handen te tellen, dat ik bijna aangereden ben, vervolgens uitgescholden ben, niet met m'n auto normaal kan rijden vanwege alle dubbelparkeerders, een keer van m'n fiets getrapt ben (echt) en toen ik een keer in gesprek ging met een asociaal persoon, ik ook bedreigd werd. En op de reacties online te lezen, niet alleen van dit artikel, maar alle Lombok-gerelateerde onderwerpen, ben ik niet de enige, nogal zacht uitgedrukt. Er is gewoon een compleet gebrek aan het normaal omgaan met andere weggebruikers, en een gebrek aan respect voor elkaar. Dit is nog los van de drugshandel, maar die kun je als gemeente niet oplossen. Zolang er vraag is, blijft er aanbod. Hoeveel geld zou je besparen, als je ook maar de helft van het complete budget van de herinrichting, zou uitgeven aan een aantal vaste handhavers/agenten die deze wijk elke dag patrouilleren, en het neerzetten van wat extra beveiliging in de vorm van camera's en flitspalen? Wie, van de bewoners tot de winkeliers, zit er nou echt te wachten op bredere trottoirs, bredere parkeervakken en meer plantenbakken? De straten 'werken' prima, het zijn de gebruikers van die straten die het probleem zijn. Iedereen heeft als absolute hoofdwens dat het veiliger wordt, en dat de vaak criminele jeugd niet meer het idee krijgt dat ze de baas zijn. Want dat zijn ze nu absoluut wel. Ik zou ook het liefst in de kern beginnen, bij de opvoeding van deze jeugd en het meegeven van fundamentele waardes. Want het is niet zo dat alle asocialen 'slecht' zijn, ze weten gewoon niet beter en krijgen nauwelijks weerstand. Niet vanuit thuis, en niet vanuit de handhaving. Maar dit is een diepgeworteld probleem waar ik ook niet zomaar de oplossing voor heb, dit kan nog wel even duren denk ik. Maar deze herinrichting als oplossing voor de veiligheid… Ik begrijp het gewoon niet. Het overlast probleem vereist echt een andere aanpak. Het idee dat drempels de oplossing zouden zijn, geeft niet echt blijk van inzicht, met alle respect. Laat staan de vlaggen met goedbedoelde boodschappen in een verder verleden. Ik ben bang dat dit plan weer nauwelijks iets gaat veranderen, maar dit keer gaat het een verbouwing en gigantisch veel geld kosten. Een gemiste kans wat mij betreft!	

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
58	Graag willen wij een inhoudelijke reactie plaatsen op de herinrichting van Kanaalstraat en Damstraat. Allereerst willen wij ons complimenten overbrengen voor de wijze waarop leiding gegeven wordt aan dit proces.	Hieronder een aantal aandachtspunten c.q. vragen: - Aanpak van de verkeeroverlast aan te pakken door het autoverkeer eenrichtingsverkeer van te maken vinden wij prettig, wel vragen wij ons af of de fietsers voldoende ruimte krijgen om zonder problemen door Kanaalstraat door heen te fietsen? We hebben wel vraagtekens bij het laden en lossen, legen van ondergrondse containers? Wij vrezen dat dit zal voor ontstopping zorgen. - Wat wordt bedoeld met meer groen? Graag willen wij het plein volledig vrij houden voor de wijk- en stadsgerelateerde activiteiten. Daarnaast is het niet verstandig om het plein met allerlei atributen te bewerken, dit vanwege de veiligheid, aantrekken van onnodige publiek, voorkomen van zwerfafval en fietsparkeerplekken. *Tip: verrijdbare attributen, ondergrondsfontuin zou het plein wel versieren en doch het plein mogelijk breed inzetbaar houden. - Ruimte voor gevelgroen, wat wordt hiermee bedoeld? - Ondergrondse restafvalcontainers in kanaalstraat op 5 plekken, op welke plekken komen deze containers? Zijn de afvalcontainers voor de bewoners en de winkeliers op voldoende loopafstand? - Hebben jullie nagedacht over gefaseerd invoeren van de plannen?	Bedankt voor uw complimenten. In de nieuwe situatie wordt van alle verkeersdeelnemers aangepast gedrag verwacht. Om dit te kunnen realiseren is niet alleen een aanpassing nodig van de inrichting van de weg, maar ook van het aanwezige groen, parkeervakken en het laden en lossen. Handhaving op het gewenste verkeersgedrag in de nieuwe verkeerssituatie is onderdeel van de integrale aanpak van de Kanaalstraat en Damstraat. Het profiel van de nieuwe situatie in de Kanaalstraat is zeker smaller dan de huidige situatie. Van belang is dat we genoeg ruimte houden voor fietsers om uit te wijken (schrikafstand). Dit doen we door de parkeervakken voldoende breed te maken zodat hier voldoende schrikafstand ontstaat voor de fietsers (maar de weg voldoende smal voelt voor het autoverkeer). Het Moskeeplein wordt als kaal en leeg ervaren. Ook in de toekomst moet er zeker ruimte zijn voor evenementen. Daarnaast kan het plein wel wat aankleding of groen gebruiken. Groen zorgt voor een prettige leefomgeving en draagt bij aan een prettig klimaat. Schaduw, koelte en tegengaan van overlast door hemelwater. Een mobiele/flexibele inrichting is zeker een goede suggestie. We gaan dit onderzoeken in de volgende ontwerpstap. Gevelgroen is beplanting wat bewoners en winkeliers zelf tegen hun gevel kunnen laten groeien en onderhouden. Op de website van de gemeente kunt u bij afval/Het nieuwe inzamelen bij de wijk West onder Lombok Oost de tekening bekijken met alle locaties. Deze tekening kunt u daar uitvergroten om het nauwkeurig te kunnen zien. Voor al deze plekken geldt dat bewoners nooit meer dan 125 meter hoeven te lopen naar de dichtstbijzijnde ondergrondse container (= de richtlijn die hiervoor geldt).

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
59	echt super goede en fijne ideeën /veranderingen.	Maar kan er alstublieft wat aan het rijgedrag gebeuren in de kanaalstraat. ik voel mij zo onveilig in deze straat..zelfs op het zebra pad!!!! het lijkt.hier elke dag wel een racecircuit met dikke dure auto'sen motoren. levensgevaarlijk! is het afsluiten van het kanaalstraat verkeer na 10 of 11 uur niet een fantastische idee? dus laden en lossen alleen van 7 tot 11 in de ochtend? vriendelijke groeten vanaf het Utrechtse water. Billitonkade	Bedankt voor uw complimenten. Zie paragraaf 2.2.2. voor een antwoord op uw reactie over verkeersgedrag. In de buurtvisie Kanaalstraat – Damstraat is het kader voor de herinrichting afgesproken. Zie het kopje 'buurtvisie' bij de samenvatting. Uw suggestie om de Kanaalstraat af te sluiten voor autoverkeer wordt daarom niet overgenomen.
60	Dat de kanaalstraat een richting verkeer wordt. - Dat er meer groen en bomen komen. - Dat de stoepen breder en geschikter worden voor verblijf.	Ik zou graag zien dat het verkeer in mijn straat, de Lombokstraat ten zuiden van de kanaalstraat, rustiger wordt. Er zijn veel auto's en doorgaand verkeer die geen bestemming in de straat zelf hebben. - ik zou graag ondergrondse afval containers voor vuilniszakken in de buurt willen ipv zakken aan de straat zetten.	Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw vraag over verkeerscirculatie. Wij gaan dus met dit voorstel aan uw verzoek voldoen. Alleen zal het moment van uitvoering nog even op zich laten wachten omdat die werkzaamheden pas uitgevoerd kunnen worden bij de herinrichting samen met de veranderingen aan de kabels en leidingen in de grond. Wel gaan we al eerder in enkele andere straten in Lombok Oost ondergrondse containers plaatsen. U kunt wellicht daar dan tijdelijk gebruik van gaan maken? Deze zijn te zien op de website van de gemeente bij Afval/West/Lombok Oost.
61	Smalle straten zodat dubbelparkeren niet meer mogelijk is en bomen in de Damstraat.	Voorgenomen wijzigingen lijken mij voldoende	Bedankt voor uw reactie.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
62	Vooral dat de rijrichting in Damstraat omgedraaid wordt en dat in deze straat bomen gepland gaan worden. Dat met de nieuwe éénrichtingsverkeer situatie minder geluidsoverlast is in de wijk door jongeren met knetterende auto's en brommers.	Ik vind het plan wat er ligt uitstekend. Jammer dat het nog tot 2021 - 2022 duurt voordat er daadwerkelijk gewerkt gaat worden aan de herinrichting. Het probleem is er al zolang. Het zou fijn zijn als er tot de werkzaamheden van de herinrichting meer politie of handhaving ivm geluidsoverlast verkeer op straat is. Vooral 's avonds en in weekend in Damstraat. Auto's met draaiende motors en keiharde muziek in Damstraat staan geparkeerd na 22.00 uur. En dan de hard toeterende auto's auto's bij verkeerslicht. Bewoners ah zijde Damstraat, kunnen zomers geen raam opzetten, vreselijke herrie. Zou fijn zijn als medio 2021 Damstraat gereed is en in tussentijd vanuit gemeente meer wordt gekeken naar de overlast in avonduren en weekend.	Wij doen ons best om de herinrichting zo spoedig mogelijk uit te voeren. Tegelijk zijn er nog enkele stappen te nemen voordat de straten heringericht kunnen worden. Zie hiervoor het kopje 'planning' in de samenvatting. Zie paragraaf 2.2.2 voor een antwoord op uw reactie met betrekking tot handhaving.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
63		Graag zou ik als inwoner van Lombok (Padangstraat) willen reageren op de voorgestelde toekomstvisie van de Kanaalstraat in Lombok. Vooropgesteld zou ik willen aangeven dat op basis van de plannen de Kanaalstraat er zeker (optisch) op vooruit zal gaan. Dit breng mij echter tot het volgende punt: Het lijkt erop dat alleen de oostzijde van de Kanaalstraat (ten oosten van de kruising JP Coenstraat) onder deze plannen valt. We dienen echter niet naief te zijn en aan te nemen dat de overlast die we dagelijks zien op de Kanaalstraat op basis van deze plannen zal verminderen of verdwijnen. We dienen rekening te houden met de reële mogelijkheid dat de overlast zich zal verplaatsen naar de westzijde van de Kanaalstraat en omliggende delen (waaronder de Padangstraat) waardoor deze in toenemende mate te maken zullen krijgen met gevaarlijk weggedrag, drugsdeals, lachgaspatronen, afval op straat, hangjongeren. Zou het een optie zijn om het voorgestelde eenrichtingsverkeer door te trekken naar de westzijde van de Kanaalstraat om te voorkomen dat dit het gedeelte gaat worden met alle overlast?	Er is bewust gekozen alleen de Kanaalstraat-oost als éénrichtingsverkeersweg in te richten. Dit om de bereikbaarheid in de gehele wijk Lombok voor bewoners op voldoende niveau te houden. Dit is in de buurtvisie in overleg met de bewoners en ondernemers vastgesteld en geldt als uitgangspunt voor dit ontwerp.
64	De inrichting van de Kanaalstraat waardoor er een veilige en plezierige straat ontstaat waar het autoverkeer wordt teruggedrongen.	Het autoverkeer wordt sluiproutes aangereikt in de aangrenzende zijstraten aan de Kanaalstraat. Daar zal de verkeersdrukte toenemen, alsmede de parkeerdruk. Als ik een automobilist was, zou ik de eerste de beste zijstraat inschieten, in dit geval de Sumatrastraat, en daar rondrijden tot ik kon parkeren. Het probleem verplaatst zich dus van de Kanaalstraat naar de zijstraten. Gesproken wordt over monitoring met buurtbewoners. Dat lijkt me een goed plan. Echter, daar zouden tevens alternatieven aan gekoppeld moeten worden, een plan B. In het geval er toch problemen ontstaan in de zijstraten. Deze alternatieven heb ik nog niet gezien. Zijn deze er?	Zie hoofdstuk 3 voor uw vraag over verkeerscirculatie en monitoring.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
65		Twee opmerkingen: 1. Op de foto zijn veel witte mensen te zien, dat is niet waarheidsgetrouw. Jammer! 2. De bocht met de fiets vanaf de Kanaalstraat naar Damstraat-zuid is niet te nemen. Daar zou ik graag een betere ingang voor willen.	Bij de volgende ontwerpstap zullen we bij de impressies hier rekening mee houden. In dit functioneel ontwerp is deze locatie nog niet tot in detail uitgewerkt. In de verdere uitwerking van dit ontwerp (naar een voorlopig ontwerp) zal dit specifieke aandachtspunt meegenomen worden.
66	Brede stoepen + Veel groen / systeem voor regenwaterafvoer + Stopverbod op auto's + Behoud drempels	Zijweg Javastraat (richting Vleutenseweg) mag geen racebaan worden!! Ik woon zelf op nummer 8 en de Javastraat wordt vaak gebruikt als doorgangsstraat. Erg jammer en vervelend! Het concept van een bredere staat (zoals op de Lombokstraat, met bochten en parkeervakken) zou ook hier doorgevoerd moeten worden. Dank voor de fijne communicatie! Zowel online als offline met de buurtbrief.	Bedankt voor uw compliment. Zie hoofdstuk 3 voor uw vraag over verkeerscirculatie en monitoring.
67	Mooi plan	- Ik zou geen drempels plaatsen , die blijven onhandig, niet alleen voor leveranciers. Maar er een 30 of zelfs 25 km zône van maken. - Is het mogelijk de parkeergarage ook vanaf het moskee plein te bereiken? dat zou de toegankelijkheid ervan enorm verhogen (of is dat al zo? sorry, dan heb ik niet goed opgelet..)	Het voorgestelde ontwerp gaat uit van een gelijk aantal drempels (snelheidsremmers) als de huidige situatie. Het aantal drempels is conform de richtlijnen geplaatst, dat wil zeggen dat de gehanteerde afstanden tussen de drempels voldoen aan de richtlijnen (voor een woonstraat met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur). Door te kiezen voor een smallere weg (smaller profiel) zal het gemotoriseerde verkeer langzamer rijden dan in de huidige situatie. Asociaal verkeersgedrag is echter nooit volledig af te dwingen door de inrichting van de weg. Gekoppeld aan de herinrichting zal handhaving ingezet worden om het gewenste verkeersgedrag na te streven. De parkeergarage 'Kop van Lombok' heeft een ingang aan de Vleutenseweg. Deze ingang is nu alleen te bereiken vanaf de westkant. Met de herinrichting maken wij het mogelijk om de parkeergarage ook vanaf de oostkant (Westplein / Daalsetunnel) te bereiken.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
68	Meer Groen Een richting Damstraat en weghalen parkeervakken daar. Meer verlichting	Flitspalen ook in de zijstraten. De Kanaalstraat heeft een boulevard functie voor jongens uit andere wijken die auto's huren en rondjes door de wijk rijden. Dat zal met de extra terras mogelijkheden alleen maar toenemen. Met deze indeling blijft het mogelijk oneindig rondjes te rijden. Dat geeft veel overlast, schaadt de luchtkwaliteit en verslechterd de veiligheid want juist in de zijstraten en de Ternatestraat wordt vol gas gegeven. Hoe gaan jullie dat oplossen? Het stoplicht weghalen bij de JP Coenstraat is levensgevaarlijk. Er staat niet voor niets een kruis aan de rechterkant van de jp coenstraat vanuit de stadskant gezien omdat de straat daar te smal is voor inkerend verkeer. Maar pas als je op het kruis staat kun je zien wat er aan komt dus hoe blijft er dan genoeg ruimte over voor het verkeer dat afslaat? Want je hebt onvoldoende zicht zowel vanaf de Kanaalstraat als de jp coen. Met minder rij richtingen is dit kruispunt nog steeds onvoldoende veilig door beperkt zicht voor automobilisten en fietsers. En gezien het rijgedrag, en het is een illusie om te denken dat de heel drastisch anders zal worden, ontstaat er een levensgevaarlijke situatie. Het verkeerslicht is de meest gerespecteerde verkeersdirectie in de hele wijk! Haal dat aub niet weg! Ook als bewonder van de wijk en automobilist ben ik erg blij dat het er staat! In Lombok is er sprake van overlast van ratten. Geveltuinen zijn een leuk idee, maar ook de plek waar de ratten omhoog komen. Wij hebben er zelfs een aantal opgeheven om die reden. Er schijnen grote gaten in het riool te zitten. Als jullie dan toch de boel aanpakken, kan dat dan ook meegenomen worden? Daarnaast is er een overschot aan katten in de wijk die de geveltuinen gebruiken als kattenbak. Om stank overlast te voorkomen zou het raadzaam zijn wel bloembakken te maken, maar niet tegen de gevels aan!	Zie paragraaf 2.2.2 en hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie over verkeerscirculatie en gedrag en handhaving. De huidige hoeveelheid verkeer op het kruispunt JP Coenstraat / Kanaalstraat is dusdanig beperkt in omvang dat een verkeerslicht niet nodig is voor een veilige verkeersafwikkeling. Door het instellen van éénrichtingsverkeer wordt de situatie dusdanig overzichtelijk dat het veiliger is om het kruispunt in te richten zonder verkeerslichten. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt gekeken of een kruispuntplateau (verhoogd kruispunt) een nog veiligere oplossing biedt. Het riool in de Kanaalstraat wordt vervangen. De rattenoverlast in de buurt is bekend. De aanpak van ratten is een stadsbreed project. Zie https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parken-en-groen/dieren/overlast-van-dieren/voorkom-rattenoverlast/ wat u hier zelf aan kunt doen. Uw aandachtspunten nemen wij mee bij de verdere uitwerking van het ontwerp.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
69	Eenrichtingsverkeer, bredere trottoirs, echt een uitstekend idee. Wat mij betreft kunnen jullie niet vroeg genoeg beginnen :-)		Bedankt voor uw complimenten. Wij doen ons best om de herinrichting zo spoedig mogelijk uit te voeren. Tegelijk zijn er nog enkele stappen te nemen voordat de straten heringericht kunnen worden. Zie hiervoor het kopje ‘planning’ in paragraaf 1.3.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
70		Belachelijk, nog minder ruimte voor de autos. Pak het scheuren wat veel in de avond gebeurt eerst maar eens aan. Wat denken jullie wat voor parkeeroverlast er in de zijstraten ontstaat..... Hoe moeten Invalide en Bejaarden de vuilnis wegbrengen. Jullie kijken alleen maar naar wat meer geld op levert. Wordt de BGHU ook veel voordeliger? Wat gebeurd er met de splinternieuwe vuilniswagens.	In het huidig ontwerp van de Kanaalstraat zal net als de huidige situatie gekozen worden voor parkeerhavens (niet op trottoir). Het aantal parkeerplekken zal in de voorgestelde situatie iets lager zijn dan de huidige aantal parkeerplekken. Dit komt doordat er ruimte nodig is voor ondergrondse vuilcontainers. Doordat de hoeveelheid parkeerplaatsen die verdwijnt beperkt is, is ook de extra overlast met betrekking tot het parkeren in de zijstraten van de Kanaalstraat beperkt. Bij het vaststellen van de richtlijn voor een maximale loopafstand van 125 meter is al rekening gehouden met minder validen. Het gegeven dat er nu geen grote/zware zakken of kliko's weggebracht hoeven te worden maar desgewenst ook kleine porties op elk moment van de dag weggebracht kunnen worden speelt daar ook in mee. In de praktijk blijken de meeste zelfstandig wonende mensen zo'n wandelingetje te kunnen combineren met een bezoek aan kennissen of een winkel. En vaak is er ook sprake van buren of familie die een handje helpen of een verzorger. Ondergronds inzamelen is inderdaad ook efficiënter maar dat is niet de enig reden waarom wij dit doen; het geeft ook een schoner straatbeeld dan (vaak kapotte/aangevreten) zakken die langdurig aanwezig zijn). Omdat het efficiënter is, besparen we ook op de kosten van inzameling. De gemeente maakt hier geen "winst" op maar laat de voordelen ten goede komen aan lagere kosten voor de burger. Zo kunnen we kostenstijgingen beperken. Wij houden bij de aanschaf van nieuwe wagens natuurlijk rekening met onze toekomstplannen. Er blijven namelijk ook inzamelwagens nodig voor GFT kliko's en citybins. En er zijn nog veel andere buurten waar sprake is van tuinen met achterom waar mensen ook een kliko kunnen krijgen voor papier/karton.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
71	First of all, I'd like to thank you guys to listen to us before apply the planning changes to the Kanaalstraat/ Damstraat. I've never seen anything like this in my home country (I'm from Brazil).	The only concern I have is that, maybe, we have a space for only one car on the street. All the time people are stopping the car in the middle of the street, leaving it and returning few minutes later. So I think they will have the same behavior after applying the concept and it will create even more stress for those who bike or use the car on Kanaalstraat.	Het profiel van de nieuwe situatie in de Kanaalstraat is zeker smaller dan de huidige situatie. Van belang is dat we genoeg ruimte houden voor fietsers om uit te wijken (schrikafstand). Dit doen we door de parkeervakken voldoende breed te maken zodat hier voldoende schrikafstand ontstaat voor de fietsers (maar de weg voldoende smal voelt voor het autoverkeer). In de nieuwe situatie wordt van alle verkeersdeelnemers aangepast gedrag verwacht. Om dit te kunnen realiseren is niet alleen een aanpassing nodig van de inrichting van de weg, maar ook van het aanwezige groen, parkeervakken en het laden en lossen. Handhaving op het gewenste verkeersgedrag in de nieuwe verkeerssituatie is onderdeel van de integrale aanpak van de Kanaalstraat en Damstraat.
72	Ik ben blij dat de Kanaalstraat een veiliger straat lijkt te worden met meer ruimte voor voetgangers en fietsers.	Ik woon op de Jan Pieterszoon Coenstraat tussen de Kanaalstraat en de Leidsekade. Nu de Kanaalstraat eenrichtingsverkeer geworden is, ben ik bang dat deze straat extra veel verkeer te verwerken krijgt. Wordt dit gemonitord, en zo ja, kan er zorg voor worden gedragen dat de verkeersdrukte niet toeneemt in "mijn" straat?	Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie over monitoring.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
73	Het plan voor eenrichtingsverkeer, het groen en meer ruimte voor fietsers en voetgangers vind ik heel goed.	Ik ben van mening dat de bruggetjes die uitkomen op de Leidseweg, fietsbruggen zouden moeten worden. Het zijn historische bruggetjes en ze zijn smal, waardoor fietsers en auto's elkaar nu in de weg zitten. Bovendien is het voor auto's lastig om de Leidseweg over te steken door alle fietsers. Door er fietsbruggen van te maken, wordt sluipverkeer naar de Graadt van Roggenweg voorkomen. Auto's verlaten Lombok dan via de Vleutenseweg of de Laan van Nieuw-Guinea. De buurt Leidseweg kan bereikt worden via de Graadt van Roggenweg. Het hele plan is een enorme verbetering ten opzichte van nu, ik ben erg benieuwd naar het resultaat. Verder hoop ik op een wat ruimer horeca beleid, dat ruimte geeft voor leuke cafeetjes, koffiebars en restaurantjes in plaats van de 10 snackbars die er nu zitten. Een herhaling van het godoe met het Zwarte Goud moet vermeden worden, dat was echt zonde.	Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie over verkeerscirculatie. Momenteel loopt een horecapilot. Deze moet nog worden geëvalueerd. Mede op basis hiervan zal worden bekeken of verdere verruiming van het horecabeleid mogelijk en wenselijk is. Zie ook paragraaf 2.2.3.
74	Super dat er met het ontwerp geen/minder ruimte is voor de onveilige en chaotische verkeerssituatie en meer ruimte voor verblijven en groen.	De inrichting van de JP Coenstraat tussen de Kanaalstraat en Vleutenseweg. Dit wordt een belangrijkere ader voor de verkeersafwikkeling en is nu al vaak een racebaan. Snelheidsremmende maatregelen zouden hier op zijn plaats zijn.Bovendien zijn/worden de omliggende straten wel vernieuwd en blijft deze straat ook qua uitstraling nu steeds meer achter (mn gedeelte JP Coen richting de Vleutenseweg) en blijft er vaak veel water in de parkeerplaatsen staan. De planning van de werkzaamheden is niet duidelijk gecommuniceerd.	Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie over verkeerscirculatie. Wij doen ons best om de herinrichting zo spoedig mogelijk uit te voeren. Tegelijk zijn er nog enkele stappen te nemen voordat de straten heringericht kunnen worden. Naar verwachting kunnen de werkzaamheden begin 2022 starten. Zie verder het kopje 'planning' in paragraaf 1.3.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
75	Mooie plaatjes maar weinig lange termijn visie. Met andere klinkers stop je niet het asociale gedrag.	Er wordt een zogenaamde integrale aanpak gepresenteerd. We weten helaas dat het gedrag van mensen zich niet of zeer beperkt laat sturen door fysieke aanpassingen. Er mist dus een belangrijk aandachtspunt in de scope. Een toelichting. In het verleden is meerdere malen al fors geïnvesteerd in de straat. Elke keer wordt wat nieuws bedacht (gemeenschappelijke luifels, nieuwe bestrating, drempels, fietstroken) maar niets helpt. Waar vooral behoefte aan is is meer menging van doelgroepen. Dus dat mensen die niet islamitisch / mediterraans zijn zich meer gaan thuis voelen in de straat. Denk aan meer hollands / meer indisch / surinaams / japans enz. Nu is het een soort (laagwaardig) uitgaansgebied van Kanaleneiland / Overvecht en daarbuiten. Veel mensen die ik ken (zeker met kinderen) mijden de kanaalstraat. Gemiste omzet! De kanaalstraat moet weer meer van Utrecht en Lombok worden. Dit kan alleen worden bewerkstelligd door ook te kijken naar de winkelbranchering. Zet een stop op mediterraanse fastfood (die de overlast veroorzakende jongeren aantrekken en voor veel afval in de omliggende straten zorgt) en zet in op nu niet aanwezige winkels, bijv. een vintage kledingwinkel / hippe koffiezaak voor ouders en kinderen/bio-winkel / braziliaans restaurant / oosterse tapas etc. Dan ontstaat er meer menging aan doelgroepen en ontstaat er meer ontspanning in de straat. De gemeente heeft via de Wijkontwikkelingsmaatschappij en via bezit van de corporaties invloed op een deel van de panden. Ook is zij bezig met een pilot voor waarde toevoegende horeca. Invloed is dus zeker mogelijk. Probeer hiermee het publiek te veranderen en de straat wordt weer van iedereen. Meer diversiteit gezinnen / ouderen en mediterraans naast Hollands, Japans en Braziliaans.	Zie hoofdstuk 2 voor een antwoord op uw reactie over de integrale aanpak van de Kanaalstraat en Damstraat. Gestreefd wordt naar een toekomstbestendige mix van functies, gelet op de huidige en toekomstige bezoekers van het gebied. We werken daarbij samen met de Winkeliersvereniging Lombok, de Wijk Ontwikkel Maatschappij en alle andere pandeigenaren. Daarbij kijken we ook hoe we deze ontwikkeling als gemeente kunnen stimuleren. Het voorgestelde ontwerp is een ontwerp op hoofdlijnen. In het ontwerp is ruimte gehouden voor zogenoemde functiestroken. In deze stroken zoeken we naar extra ruimte voor groen en fietsparkeren. Bij het uitwerken van het ontwerp in de volgende fase wordt gestreefd naar een vergroting van het aantal fietsparkeermogelijkheden ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast is in de buurtvisie vastgelegd dat alleen autoparkeerplaatsen worden opgeheven voor de inpassing van de ondergrondse afvalcontainers.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
75 vervolg		En nog een andere tip: leg de rode loper uit voor de fiets. Dit door autoparkeerplaatsen in de Kanaalstraat op te heffen voor fietsparkeren. De fietsers zorgen niet voor de overlast die moet je meer omarmen. Ervaar nu dat vaak alle plekken bezet zijn terwijl er wel autoplekken zijn. Een (fiets)parkeerdruk meting zou dus eerst nog gedaan moeten worden.	
76	Eenrichtingsverkeer Kanaalstraat, minder auto's, meer stoep, meer groen. Het wordt veel overzichtelijker.	Minder auto's. Kanaalstraat alleen toegankelijk met auto voor leveranciers. Wat zal dit lucht geven. Ik kan niet wachten totdat het af is.	Door de aanwezige winkels en bijbehorend gemotoriseerd verkeer (laden & lossen en bezoekers) is het niet passend om de Kanaalstraat in te richten met een verbod op gemotoriseerd verkeer. De keuze voor het inrichten van de Kanaalstraat als éénrichtingsverkeersweg voor het gemotoriseerde verkeer is in de buurtvisie in overleg met de bewoners en ondernemers vastgesteld en geldt als uitgangspunt voor dit ontwerp.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
77	Meer groen, (hopelijk) geen opstoppingen meer op de weg en rustiger rijden	De huidige bomen in de Kanaalstraat mogen niet weg!! Meer groen klinkt leuk, maar uit het filmpje begrijp ik dat het de bedoeling is om de prachtige grote bomen die er nu staan te vervangen voor nieuwe bomen. Ik kan het bijna niet geloven dat dit idee ontstaan is. Hier ben ik fel op tegen. Ik wil jullie echt dringend verzoeken de huidige bomen te laten staan! Hoe is het mogelijk dat zelfs nu, in deze tijd, nog ideeën bestaan om bomen te kappen! Er is de afgelopen jaren in Lombok ongelooflijk veel gesnoeid en gekapt. Eeuwig zonde!! Het duurt jaren voor een boom weer een beetje afmeting heeft. Laten we alsjeblieft die fout niet opnieuw gaan maken en de weinige volwassen bomen die we hebben in de buurt koesteren en beschermen!!! Geen bomenkap dus. Dat is echt het allerlaatste wat onze buurt nodig heeft.	Bomen en groen zijn essentieel voor een aantrekkelijke, prettige straat. We zien echter geen andere keuze dan alle bestaande bomen in de functiestrook te vervangen of verplanten. Onderzocht is of de bomen behouden kunnen blijven. De bestaande bomen in de Kanaalstraat geven veel wortelopdruk en hebben al een lage levensverwachting en door de werkzaamheden ten behoeve van de herinrichting zal de stabiliteit en levensverwachting alleen maar verder achteruitgaan. Kortom: geen toekomstvaste situatie. Tegenover deze pijnlijke maar noodzakelijke beslissing ontstaat wel de grote kans om een duurzame en toekomstvaste groene inrichting van de straat mogelijk te maken: · Substantieel meer gezonde bomen in de straten · Goede groeiplaatsen, leidt tot meer volgroeide bomen en minder wortelopdruk · Diversiteit in soorten: meer biodiversiteit en beter bestand tegen ziektes/plagen · Meer bijdrage aan klimaatadaptatie en hittestress. We onderzoeken daarbij de mogelijkheid om hemelwater naar de boomspiegels en plantvakken te leiden. · Bomen verder van gevel · Andere functies beter in te passen De wens is zo groot mogelijke bomen terug te planten. Maar bomen groeien beter als ze jonger zijn. We zoeken naar de beste middenweg in de volgende ontwerpstap. Ook wordt dan bepaald welke soorten er komen.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
78	The change from two-way to one-way street is already a great improvement. The car traffic on Kanaalstraat is abhorrent and dangerous for bikers	I am very concerned about making the street which cars & bikers will share even narrower. It is already very dangerous biking on Kanaalstraat because of the tendency of people to double-park, simply stop, put on blinkers and leave the car, and fast moving vehicles (and scooters). Making the street narrower means that bikers will have very little maneuvering room. I am still strongly convinced that Kanaalstraat needs to be pedestrian, with access only for supply vehicles.	Het profiel van de nieuwe situatie in de Kanaalstraat is zeker smaller dan de huidige situatie. Van belang is dat we genoeg ruimte houden voor fietsers om uit te wijken (schrikafstand). Dit doen we door de parkeervakken voldoende breed te maken zodat hier voldoende schrikafstand ontstaat voor de fietsers (maar de weg voldoende smal voelt voor het autoverkeer). Door de aanwezige winkels en bijbehorend gemotoriseerd verkeer (laden & lossen en bezoekers) is het niet passend om de Kanaalstraat in te richten met een verbod op gemotoriseerd verkeer. De keuze voor het inrichten van de Kanaalstraat als éénrichtingsverkeersweg voor het gemotoriseerde verkeer is in de buurtvisie in overleg met de bewoners en ondernemers vastgesteld en geldt als uitgangspunt voor dit ontwerp.
79	Bijna alles.	Het verkeer: ik vind dat auto's nog te veel ruimte krijgen. U rept in de nieuwsbrief van '..een verkeersveilige 30km/u..'. Sinds april 2016 ís de maximum snelheid al 30km/u van Damstraat tot Spinozaweg. Ondertussen wordt er gereden als wilden, met angstaanjagende bewegingen, snelheden en ongelooflijke herrie. De burgemeester geeft aan dat snelheidsmetingen in een 30km-gebied niet zijn toegestaan (ik kan dat niet geloven). Wat heb ik aan een maatregel die niet gehandhaafd wordt en nu opnieuw als 'verkeersveilig' wordt gepresenteerd?	Door de aanwezige winkels en bijbehorend gemotoriseerd verkeer (laden & lossen en bezoekers) is het niet passend om de Kanaalstraat in te richten met een verbod op gemotoriseerd verkeer. De keuze voor het inrichten van de Kanaalstraat als éénrichtingsverkeersweg voor het gemotoriseerde verkeer is in de buurtvisie in overleg met de bewoners en ondernemers vastgesteld en geldt als uitgangspunt voor dit ontwerp. Met een verkeersveilige 30km/u weg wordt bedoeld dat aan de ontwerprichtlijnen voor 30km/u wegen wordt voldaan (bijvoorbeeld klinkerverharding, smalle rijbaan, etc.).
80	I enjoy the increase size of the sidewalks, and would love to see terraces being rolled out.	what is the alternative for the car traffic? That is not very clear to me.	In het voorgestelde plan blijven alle wegen toegankelijk voor autoverkeer. Het enige wat wijzigt zijn de rijrichtingen op de Kanaalstraat (van tweerichtingen naar éénrichtingsverkeer) en op de Damstraat-noord (rijrichting wijzigt).

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
81	Hartelijk dank voor het toesturen van het concept-ontwerp herinrichting Kanaalstraat en Damstraat. Een duidelijk plan en visie waar bewoners en winkeliers van de beide straten nauw betrokken zijn.	Graag wil ik twee vragen stellen over dit ontwerp wat ik op dit moment niet in het plan zie. - Wat is het effect van de aanpassing van de rijrichting op de Abel Tasmanstraat? Met name sluipverkeer. - En wat is het effect van de aanpassing op de Abel Tasmanbrug, welke op dit moment erg overbelast wordt? Verder heb ik al jaren een idee voor het Antoniuskerkplein. Ik ben inderdaad ook van mening dat dit een mooi plein kan worden als uitloper van de Kanaalstraat. Op dit moment is het meer een toegangsroute naar de kerk en verder geen open plek dat door publiek gebruikt wordt. Een plein met groen en zitplekken en evt. een streekmarkt een keer per maand op zondag(ochtend) zoals op de Mariaplaats zou passen binnen de wijk en aanhaken op de aanwezige winkels van de wijk, zonder concurrerend te worden. Dit past denk ik ook bij het nieuwe imago dat dit buurtje krijgt door de komst van het Antony hotel. Een kleine opmerking op het ontwerp en de impressies die zijn opgesteld. Het publiek in de Kanaalstraat is zeer divers en dat maakt de charme van de straat, maar in de impressie komt dit niet terug. Ik zie alleen blanke mensen en fietsers. Een moslima met hoofddoekje op één van de impressie maakt dit niet goed. Dit kan gebeuren maar neem het de volgende keer als aandachtspuntje.	De rijrichting van de Abel Tasmanstraat wordt niet aangepast in dit plan. Ook een aanpassing van de Abel Tasmanbrug maakt geen onderdeel uit van het plan. Wel kan het zo zijn dat de verkeerscirculatie rondom de Kanaalstraat/Damstraat in de nieuwe situatie kan leiden tot ander verkeersgedrag op omliggende wegen. Zie hiervoor hoofdstuk 3. Dit past helemaal in ons beeld voor het toekomstige Antoniuskerkplein. Uw suggesties nemen we mee in de verdere uitwerking. Het publiek in de straten is inderdaad zeer divers. Eén van de karaktervolle punten van de Kanaalstraat en Damstraat. Het klopt dat dit in de impressie minder goed naar voren komt. Maar ook in de toekomst willen we graag dit gemêleerde publiek en bewoners behouden. In het vervolg maken we meer waarheidsgetrouwe impressies. Let wel: het is slechts een impressie.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
82	Ruimte voor voetgangers, eenpersoonsrichting auto's op de kanaalstraat, meer bomen en de afvalinzameling. Heel mooi concept, ik ben fan! Veel succes!		Bedankt voor uw complimenten.
83	Groen - Eenrichtingsweg - Bredere troittoirs	De kruising op de Damstraat en Kanaalstraat kan beter. Op dit moment is het een chaos omdat van drie kanten fietsers komen en van twee kanten auto's. Ik vind het gevaarlijk om hier doorheen te maneuvreren. - In het nieuwe ontwerp blijven auto's van twee kanten (Damstraat Noord en Damstraat Zuid) komen. Het zou efficiënter en veiliger zijn als al het verkeer van één kant komt. Als fietser moet je straks tegen de richting in rijden als je vanuit de Kanaalstraat naar de Damstraat Noord gaat. Gezien het rij gedrag van de mensen kan dat voor ongelukken zorgen. Mensen geven vaak geen voorrang op dit kruispunt. - Het lijkt me ook niet veilig om naar de Damstraat Zuid te fietsen als je vanaf de Kanaalstraat komt. Je moet dan tegen de richting van de auto's fietsen. Over het algemeen ziet het plan er goed uit. Maar ik zie wel nog verbeterpunten in het verkeer. Aangezien ik nu +/- 10 jaar in Lombok woon merk ik dat inwoners en bezoekers altijd klagen over de Kanaalstraat. De verkeersdrempels waren een stap in de goede richting. Hopelijk wordt het hiermee nog beter. Succes!	Het kruispunt Kanaalstraat/Damstraat wordt simpeler in het nieuw voorgestelde ontwerp. Dit komt doordat gemotoriseerd verkeer vanuit de Damstraat maar 1 kant op kan, evenals het verkeer naar de Kanaalstraat (er komt op dit kruispunt geen autoverkeer meer van de Kanaalstraat). De situatie wordt qua verkeersstromen hierdoor sterk versimpeld. Zowel in de Damstraat zuid als noord geldt gelijk aan de huidige situatie eenrichtingsverkeer. Doordat de circulatie simpeler wordt is het voor de fietsers in de nieuwe situatie overzichtelijker voor alle weggebruikers.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
84	Uitstraling	Het idee om geen fietspad aan te brengen in de hoop dat auto's de snelheid aan de fietsers aanpassen. Deze automobilisten die nu met grote snelheid en zonder respect voor verkeersregels rijden, zullen zich ook niet tegen laten houden door een fietser in het nieuwe plan, het lijkt mij levensgevaarlijk als fietser.	Het profiel van de nieuwe situatie in de Kanaalstraat is zeker smaller dan de huidige situatie. Van belang is dat we genoeg ruimte houden voor fietsers om uit te wijken (schrikafstand). Dit doen we door de parkeervakken voldoende breed te maken zodat hier voldoende schrikafstand ontstaat voor de fietsers (maar de weg voldoende smal voelt voor het autoverkeer). Hiermee wordt ook voor de fietsers een verkeersveilige situatie gecreëerd.
85	Meer ruimte voor groen en voetganger - Mooi klinkerontwerp - Eenrichtingsverkeer	Om het verkeer verder te verminderen en overlast in zijstraten moet het gebruik vd parkeergarage omhoog. Mij is niet duidelijk of de toegang tot de parkeergarage verbeterd zal worden: de toegang via de Damstraat naar de Vleutenseweg zal namelijk niet meer mogelijk zijn. Dan blijft alleen toegang vanaf de Vleutenseweg mogelijk maar slechts vanuit 1 rijrichting. Als bezoekers dus vanaf Paardenveld of Westplein komen moeten ze eerst nog een U-turn op de Vleutenseweg maken wat me niet veilig lijkt. Is het bijvoorbeeld mogelijk om een extra ingang tot de parkeergarage voor verkeer dat vanuit richting CS komt op Westplein te creëren? Of een andere oplossing die deze of andere parkeergelegenheden toegankelijker maakt? Tweede opmerking is: houd de rijbaan op de kanaalstraat en Damstraat breed genoeg dat fietsers een eventueel stilstaande of langzaam rijdend auto kunnen inhalen. Veel auto's zijn vaak zoekende naar de juiste zijstraat of stoppen toch even. Dan wil je vermijden dat het fietsverkeer vastloopt.	De parkeergarage 'Kop van Lombok' heeft een ingang aan de Vleutenseweg. Deze ingang is nu alleen te bereiken vanuit het westen. Met de herinrichting maken wij het mogelijk om de parkeergarage ook vanaf de oostkant (Westplein / Daalsetunnel) te bereiken. Het profiel van de nieuwe situatie in de Kanaalstraat is smaller dan de huidige situatie. Van belang is dat we genoeg ruimte houden voor fietsers om uit te wijken (schrikafstand). Dit doen we door de parkeervakken voldoende breed te maken zodat hier voldoende schrikafstand ontstaat voor de fietsers (maar de weg voldoende smal voelt voor het autoverkeer). Hiermee wordt ook voor de fietsers een verkeersveilige situatie gecreëerd en is het mogelijk om indien nodig uit te wijken voor een tijdelijk stilstaand voertuig. Langdurig stilstaan is in de nieuwe situatie niet toegestaan, er komt een stopverbod waarop tevens gehandhaafd gaat worden.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
86	Het naïeve beeld bij experts en vooral nieuwe bewoners. Ik vind dat vertederend.	Veel te weinig drempels. Met de jeugd die hier rondrijdt en het snelle optrekken wat voor hen een sport is, en een manier om andere mensen te terroriseren, is dit volstrekt onvoldoende. Neem eens een excursie naar Leidsche Rijn. Daar liggen 30 km gebieden veel voller met drempels, en wordt er niet gemauwd over de kosten, maar gekeken naar de rust die het mensen brengt. Verder moet er een verbod komen op rijden met motoren, zoals dat vroeger rondom ziekenhuizen ook kon. De motor is voor de mensen die hier komen om boodschappen te doen echt niet het vervoermiddel om die boodschappen te vervoeren, maar wordt puur gebruikt voor 'wie-doet-me-wat-gedrag.' Jammer dat ook hier al jaren geen aandacht is, terwijl dit met mooi weer iedere dag vanaf 16.00 uur 's middags aan de gang is. Een gewoon bezoekje van 'experts' tijdens de ramadan, zal hen een nieuwe wereld doen open gaan. Dan kan het allemaal ineens wel zonder hufterig gedrag. Alle verkeer van rechts op de Kanaalstraat voorrang geven. Ook jammer dat hier door 'verkeersdeskundigen' niet serieus naar wordt gekeken.	Het voorgestelde ontwerp gaat uit van een gelijk aantal drempels (snelheidsremmers) als de huidige situatie. Het aantal drempels is conform de richtlijnen geplaatst, dat wil zeggen dat de gehanteerde afstanden tussen de drempels voldoen aan de richtlijnen (voor een woonstraat met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur). Door te kiezen voor een smallere weg (smaller profiel) zal het gemotoriseerde verkeer langzamer rijden dan in de huidige situatie. Asociaal verkeersgedrag is echter nooit volledig af te dwingen door de inrichting van de weg. Gekoppeld aan de herinrichting zal handhaving ingezet worden om het gewenste verkeersgedrag na te streven. Een verbod op motoren in het gebied zien wij niet als een passende oplossing van het door u geschetste probleem omdat motorrijders ook een andere bestemming kunnen hebben, zoals bijvoorbeeld horeca of de moskee. De aanpak van hufterig gedrag heeft de aandacht van gemeente, politie en OM. Zie hiervoor paragraaf 2.2.2. Er is serieus gekeken naar alle aangedragen opmerkingen vanuit alle belanghebbenden. Vanuit de functie van de weg als hoofdfietsroute is het wenselijk al het verkeer in de voorrang te houden op de Kanaalstraat. Daarnaast is er ook gevoelsmatig een onderscheid in hoofdroute (Kanaalstraat) en de zijstraten. Hierdoor ligt het niet voor de hand om de voorrangssituatie te verwijderen, immers ontstaat hierdoor onduidelijkheid voor de weggebruikers en daardoor verkeersonveiligheid.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
87		Dankuwel voor het duidelijke overzicht van de toekomstplannen mbt de Kanaalstraat. Ik vroeg mij echter wel af of jullie rekening hebben gehouden met de eventuele drukte van auto's die zal toenemen in de omliggende wijken. Bij ons in de Ternatestraat rijden nu al met regelmaat auto's langs om een blokje terug te gaan op de Kanaalstraat. Onze verwachting is dat dat flink zal toenemen als de Kanaalstraat eenrichtingsverkeer wordt. De plannen zien er mooi uit dus in principe zijn we heel enthousiast, het zou dus fijn zijn als alle aspecten van deze verandering goed tegen het licht worden gehouden.	Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie met betrekking tot verkeerscirculatie.
88	Eenrichtingsverkeer	Verkeersdrempels kanaalstraat aub houden , het liefst een meter hoog!!!! Mooi plan maar vrees wederom het ergste.....want naar de echte bewoners word nooit geluisterd!!!!!	Het voorgestelde ontwerp gaat uit van een gelijk aantal drempels (snelheidsremmers) als de huidige situatie. Het aantal drempels is conform de richtlijnen geplaatst, dat wil zeggen dat de gehanteerde afstanden tussen de drempels voldoen aan de richtlijnen (voor een woonstraat met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur). Door te kiezen voor een smallere weg (smaller profiel) zal het gemotoriseerde verkeer langzamer rijden dan in de huidige situatie. Asociaal verkeersgedrag is echter nooit volledig af te dwingen door de inrichting van de weg. Gekoppeld aan de herinrichting zal handhaving ingezet worden om het gewenste verkeersgedrag na te streven. De afmetingen van de drempels zullen aangelegd worden volgens de daarvoor vastgestelde en geldende richtlijnen.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
89		Ingang parkeergarage is nu al slecht bereikbaar. Nu gaat het nog erger worden. Als iemand via de graadt van roggenweg komt kan hij met dit nieuwe concept amper terecht bij de garage graag ook voor dit een verkeersoplossing. Winkeliers moeten meer gesteund worden. Kanaalstraat/Damstraat is een winkelstraat!! Geen woonwijk hier wordt geen rekening mee gehouden!! Mensen die er komen wonen weten dat het een drukke winkelstraat is en toch gaan ze achteraf doen alsof het niet zo is!! Het laden lossen moet tot max 16.00 uur doordeweeks en op zaterdag tot max 14.00 uur. Na dezer tijden wordt het druk in de straat altijd. Ik denk dat het eenrichtingspolitiek op lange termijn geen succes gaat worden.	De parkeergarage 'Kop van Lombok' heeft een ingang aan de Vleutenseweg. Deze ingang is nu alleen te bereiken vanuit het westen. Met de herinrichting maken wij het mogelijk om de parkeergarage ook vanaf de oostkant (Westplein / Daalsetunnel) te bereiken. Uitgangspunt is dat de Kanaalstraat-Damstraat een winkelgebied is en zal blijven. Dit in lijn met de buurtvisie waar het evenwicht is gevonden in samenspraak tussen bewoners en ondernemers tussen de winkelstraten en woonstraten in de omgeving. De buurtvisie, gedragen door bewoners en ondernemers, blijft daarmee voor ons uitgangspunt. Hartelijk dank voor de aanvulling op het gebied van de laad en lostijden. Deze nemen we mee in de verdere afweging richting de aangegeven laad- en lostijden.
90	Goed om ruimte te maken voor fietsers en voetgangers en verkeersstromen te reguleren. Aandacht voor (duurzaam) groen is zeer positief!	Ik heb eerder een vraag: wat is de verwachting over de verkeersstromen van en naar de Kanaalstraat over de Laan van Nieuw Guinea? Ik heb de zorg dat als bewoner van een parallelstraat van de Laan van Nieuw Guinea - en frequent fietser over deze straat van en naar Kanaalstraat en station - dat de overlast zich verplaatst. De Laan van Nieuw Guinea is als fietser op dit moment al geen feest. Je wordt nu regulier van je sokken gereden door automobilisten die vanuit Kanaalstraat en omgeving komen (op hoge snelheid tussen drempels in). Met dubbelparkeerders en grotere verkeersstromen in de mix, ben ik bang dat de situatie er niet beter op wordt of simpelweg verergerd. Kortom: heeft u de effecten van uw plan op omliggende wegen in Lombok onderzocht. En wat waren uw conclusies?	Zie voor een reactie op uw vraag hoofdstuk 3.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
91	- Zit gelegenheid op planten bakken rondom de bomen langs de kanaal straat - Klinkers - Brede stoep (hoop ik wel dat het voornamelijk gebruikt gaat worden voor terrasjes waardoor de straat wat vriendelijke oogt) - Ondergrondse containers (hoop ik wel dat de zijstraten van de Kanaalstraat daar ook gebruik van mogen maken) - De bomen langs de Kanaalstraat (groen maakt de straat vriendelijker - De bomen voor de moskee en voor de kerk	Ik hoop wel dat de brede stoep voornamelijk gebruikt gaat worden voor terrasjes waardoor de straat wat vriendelijke oogt. Ondergrondse containers (hoop ik wel dat de zijstraten van de Kanaalstraat daar ook gebruik van mogen maken) Geef graffiti spuiters zo min mogelijk de kans om op plantenbakken rond om de bomen teksten te spuiten. Hou hier dus rekening mee in het ontwerp. Onderwerp: zitplekken Wat: uit het ontwerp halen Waarom: trekt hangjongeren aan en wordt beklad met graffiti Oplossing: deze moeten worden gecreëerd door de winkels gedurende de openingstijden.(terras) Voordelen: - maakt herinrichting goedkoper - minder hangjongeren - geen graffiti mogelijk - ondernemers meer omzet door terras Nadelen: - geeft de mensen met een klein portemonnee misschien iets minder vrijheid maar dat kan de wijk misschien ook wel gebruiken mensen met een iets grote portemonnee, zolang het maar een mix blijft van rijk, arm, dik, dun, donker of licht Volgende stap is om bepaalde winkels erin te krijgen wat iets minder asociaal publiek aantrekt (geen 20 kappers, 10 armoedige kabap tenten) dit zijn de veroorzakers van al de problemen in lombok denk ik, maar daar het het ontwerp voor nu niks mee te maken, moest mijn frustratie effe kwijt denk ik haha Al met al ben super blij met het aankomende ontwerp, thanks :)	Daar waar ruimtelijk die mogelijkheid er is en er niet te veel overlast plaatsvindt (a.d.h.v. een geluidsrapport) wordt hier al medewerking aan verleend. Dit is ook de insteek vanuit de buurvisie: waar mogelijk ruimte bieden voor terras. De ondergrondse afvalcontainers zijn bedoeld voor de hele buurt, dus ook voor de bewoners van de zijstraten. Met de herinrichting willen we een aangename Kanaalstraat en Damstraat maken, waar het prettig verblijven is. Voor het zitten en verblijven kijken we vooral naar de verschillende pleinen. Omdat de afstand tussen deze plekken erg groot is, proberen we (beperkt) op enkele plekken in de straten zelf ook zitplekken toe te voegen. De plekken zijn niet bedoeld om uitgebreid te zitten en te verblijven. Het zijn meer aanvliegplekken, die niet uitnodigen tot lang verblijven of met grote groepen. De angst voor overlast van hangjongeren is bekend. Bij de uitwerking en vormgeving houden we hier rekening mee. Aan de zitplekken geven we als eis mee dat ze hufterproof zijn en in geval van geconstateerde overlast eenvoudig te verwijderen. We streven naar een toekomst bestendige mix van economische functies in de Kanaal/Damstraat. Zie ook paragraaf 2.2.3.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
92	New trees Klinkers on the street Wider pavements More cafes to sit outside	Kanaalstraat should be for bikes and pedestrians only - More speed bumps in the JP Coenstraat - Close the Wilhelminabrug to cars - or place a speedbump directly in front to slow the traffic. Its very dangerous for bikes and walkers. Some cars go way too fast - Camera on the WH Brug for cars that go the wrong way - which happens often - Some of the houses in the Kanaalstraat look very dirty from the outside. These should be 'cleaned' - Close the Molenpark from 11pm at night and reopen again from 6am. There is so much noise going on til the early hours including drug dealing. Sometimes it is difficult to sleep! Aanvulling: My apologies. The bridge I am referring to is indeed the JP Coenbrug. Just yesterday I witnessed a huge row between a van and 2 bikes going the correct way, against a speeding VW Golf coming back over the bridge the wrong way. The Golf did not want to reverse. In the end, due to threats, the van reversed and the Golf accelerated at very high speed back the wrong way down the JP Coenstraat. Sometimes the noise at night from high powered vehicles, including many motorbikes and quadbikes, is deafening. Many do not slow down as they cross the bridge into the Leidseweg. For me, surely a matter of time before someone is very seriously hurt or killed.	Door de aanwezige winkels en bijbehorend gemotoriseerd verkeer (laden & lossen en bezoekers) is het niet passend om de Kanaalstraat in te richten met een verbod op gemotoriseerd verkeer. De keuze voor het inrichten van de Kanaalstraat als éénrichtingsverkeersweg voor het gemotoriseerde verkeer is in de buurtvisie in overleg met de bewoners en ondernemers vastgesteld en geldt als uitgangspunt voor dit ontwerp. De gemeente kan geen eisen stellen aan de buitenkant van de woningen. Het opknappen van woningen is de verantwoordelijkheid van de eigenaar van de woning. We streven naar een toekomst bestendige mix van economische functies in de Kanaal/Damstraat. Zie paragraaf 2.2.2 en hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie over verkeerscirculatie en gedrag en handhaving.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
92 vervolg		I realise it could perhaps complicate the current traffic system. However it would make it a blissful area if bikes only were allowed. My real feeling is that the main use of the bridge is cars and motorbikes coming from the Kanaalstraat, using it as a connection to the Graadt van Roggeweg to do continual circuits back to the Kanaalstraat. Pointless. As we all start to move towards working from home and caring for the environment, this would be a wonderful move and make the area safer. I know that many neighbours feel the same way Many of those cars 'driving through' stop at night outside the Gymnasium school, eat what they have purchased in the Kanaalstraat and then dump the plastic bags and everything else in the road. In the morning it is a mess With regard to Molenpark, every night for the past month, we and some other neigbours have done a 'melding' to the Gemeente. The noise continues until sometimes 3am in the morning which means we are unable to get a good night sleep. Last week they played football at 6am!. This is more of an issue during the spring and summer months. I would like to add that the area has so much potential. Quite possibly to be one of the most attractive in Utrecht. I hope that this is the start of something big and am very glad to see your vision! Aim for a better cultural mix - less focus on Turkish & Morrocan shops. It's nice to have some, but there are too many. Not sure, given the current situation that the mix between bikes and cars works. Therefore stop the cars. More families will be attracted to the area and will be place where people want to be rather that avoid.	

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
93	Veel groen, de klinkers, terrasvergunningen, het streven naar een rustiger verkeerssituatie, het algehele straatbeeld.	Ik begrijp dat de huidige bomen uit de Kanaalstraat worden vervangen door grotere, robuuste bomen - prima. In de Riouwstraat (zijstraat van de Kanaalstraat) zitten wij echter met magere en in sommige gevallen zelfs afgestorven/omgekapte bomen. Zou een deel van de huidige bomen in de Kanaalstraat kunnen worden getransplanteerd naar de Riouwstraat?	Enkele bomen uit de Kanaalstraat zijn ter verplanten. Dit zijn echter bomen die groot uitgroeien en niet in de smalle woonstraten passen. Ze staan dan te dicht op de gevel.
94	Meer groen, veiliger voor fietsers	Ik zou de fietspaden liever van rood asfalt zien (fietsstraat model voor het eenrichtingsgedeelte en de fietsstroken in het 2e deel van de Kanaalstraat). Utrecht verkoopt zichzelf als fietsstad en asfalt fiets fijner dan klinkers (ook al zijn die fietsvriendelijk (zou ik graag eens testen, want ik geloof eigenlijk niet dat die bestaan ;-)).	Door de aanwezige winkels en bijbehorend gemotoriseerd verkeer (laden & lossen en bezoekers) is het niet passend om de Kanaalstraat in te richten als fietsstraat waar de auto te gast is. Naast het gemotoriseerd verkeer steken er veel voetgangers over en is het van belang dat alle verkeersdeelnemers op elkaar letten. Ook van de fietsers wordt een aangepast gedrag verwacht, ze rijden dan wel op een hoofdfietsroute maar dienen zich te realiseren dat ze alert moeten zijn op overstekende voetgangers en laad en losverkeer. Een inrichting als fietsstraat is om deze reden niet gepast.
95	* Bomen in de Damstraat-noord: dat zou geweldig zijn! * Fijn dat de rijbaan smaller en de stoep breder wordt in de Damstraat-noord. * Het zou mooi zijn als het Moskeeplein groener wordt dan de steenwoestijn die het nu is.	* Er ontbreekt op de conceptontwerptekening een verkeersplateau halverwege de Damstraat-noord (zoals er wel een staat ingetekend in de Damstraat-zuid). Zoals het nu is ontworpen, kunnen auto's nog steeds veel te hard rijden op de Damstraat-noord (ca 130 meter ongehinderd snelheid maken). * In de huidige situatie is er een uit-/inritconstructie aan het begin van de Damstraat-zuid (bij de Leidsekade). Waarom staat deze niet meer op de conceptontwerptekening? Het zou jammer zijn als deze constructie verdween; als voetganger op weg naar het station maak ik hier altijd gebruik van. * En waarom zou er niet ook zo'n uit-/inritconstructie moeten komen aan het begin van de Damstraat-noord (bij de Vleutenseweg)? Ook weer om af te dwingen dat er niet veel te hard kan worden gereden op de Damstraat.	Op het Moskeeplein zouden we ook graag meer groen zien. De buurt denkt daar ook zo over. Maar dit moet ook samengaan met de functie als plein voor evenementen. De afstand tussen beide kruisingen is 110 meter en valt binnen de bandbreedte van 80-120 meter die als richtlijn geldt voor afstand tussen snelheidsremmers, zoals ook elders op de Kanaalstraat toegepast. De vormgeving van de entree bij de Damstraat-zuid / Leidsekade wordt in de volgende ontwerpstap uitgewerkt, in samenhang met de reconstructie vanuit het project Lombokplein. In de volgende ontwerpstap onderzoeken wij of een inritconstructie aan het begin van de Damstraat-noord haalbaar is.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
96	meer groen, Graag grotere bomen plaatsen.	toezichthouders/politie zichtbaar op straat. Nog liever autovrij. kanaalstraat winkeltjes verhuizen naar kanaleneiland of overvecht met ruime parkeermogelijkheden. Er zijn volgens mij relatief weinig mensen die met het openbaar vervoer komen. Mogelijk is dit te onderzoeken? Mensen laten in zijstraten kinderen in de auto achter om zelf te winkelen, meestal zonder parkeergeld te betalen. Handhaven op parkeren en dubbelparkeren in zijstraten kanaalstraat. Is er voor de coronacrisis een telling van het aantal auto's in de jpcoenstraat gemaakt? De autodruk wordt misschien verhoogt en alleen een werkelijke telling voor en na de nieuwe inrichting met haar eenrichtingsverkeer zal kunnen uitwijzen wat straks het daadwerkelijke verschil is. Dit ter voorkoming van een welles-nietes spelletje nadien. Een rechtstreekse toegang tot de parkeergarage vanuit westplein/ vleutenseweg zal veel onnodige verkeersbewegingen schelen. Misschien de eerst twee uur voor 1 euro per uur parkeren ook.	De wens is zo groot mogelijke bomen terug te planten. Maar bomen groeien beter als ze jonger zijn. We zoeken naar de beste middenweg in de volgende ontwerpstap. Zie hoofdstuk 2 voor een antwoord op uw reactie over handhaving. Door de aanwezige winkels en bijbehorend gemotoriseerd verkeer (laden & lossen en bezoekers) is het niet passend om de Kanaalstraat in te richten met een verbod op gemotoriseerd verkeer. De keuze voor het inrichten van de Kanaalstraat als éénrichtingsverkeersweg voor het gemotoriseerde verkeer is in de buurtvisie in overleg met de bewoners en ondernemers vastgesteld en geldt als uitgangspunt voor dit ontwerp. Er is voor winkelend publiek voldoende parkeergelegenheid in de Kanaalstraat-Damstraat en parkeergarage Kop van Lombok. Voor de herinrichting is het niet relevant hoeveel mensen met het openbaar vervoer komen. Het openbaar vervoersaanbod in de gemeente Utrecht wordt afgestemd op het te verwachten toekomstig gebruik. Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie over verkeersmonitoring. De parkeergarage 'Kop van Lombok' heeft een ingang aan de Vleutenseweg. Deze ingang is nu alleen te bereiken vanuit het westen. Met de herinrichting maken wij het mogelijk om de parkeergarage ook vanaf de oostkant (Westplein / Daalsetunnel) te bereiken. Het tarief van de parkeergarage wordt niet aangepast omdat dit teveel geld kost.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
97	Visueel: het ontwerp van de kanaalstraat, de ondergrondse vuilcontainers.	Ik maak me zorgen over de parkeerdruk. Er verdwijnen parkeerplaatsen op de kanaalstraat en je mag ook niet even stoppen (hahaha, mocht al niet). Nu al is op koopmomenten de parkeerdruk in onze straat en de andere zijstraten erg hoog. Op zondag is het niet te doen. Ik zou graag een aanpak hiervan duidelijker opgenomen zien in het plan. Minstens invoeren van betaald parkeren op zondag, liever nog het invoeren van vergunningsparkeren, alleen voor bewoners, in de zijstraten. Of het afsluiten van de zijstraten met wegzinkbare palen, zoals in de buurt bij de Amsterdamsestraatweg/kerkweg/stroomstraat. Dat de veiligheidsdiensten er wel door kunnen maar bezoekers niet. Het gaat om gedragsveranderingen die echt geforceerd moeten worden. Het Veiligheidshoofdstuk mag van mij ook nog flink wat concreter. Hoe zit het met gebiedsverboden, samenscholingsverboden etc. etc.? In hoeverre werkt het verkeersplan en verblijfsplan hangen en dealen in de hand? Wat doen we om dat te voorkomen? Wat hebben we geleerd van het plaatsen van de bloembakken en fietsrekken in het korte stuk van de Javastraat, bij de kruising met de Kanaalstraat? Worden er weer (meer) openbare veiligheidscamera's geplaatst? waar? Op welke manier wordt welzijnswerk/jongerenwerk betrokken? Hoeveel geld of mensuren worden daarvoor beschikbaar gesteld? Wat draagt de winkeliersvereniging bij?	In het huidig ontwerp van de Kanaalstraat zal net als de huidige situatie gekozen worden voor parkeerhavens (niet op trottoir). Het aantal parkeerplekken zal in de voorgestelde situatie iets lager zijn dan de huidige aantal parkeerplekken. Dit komt doordat er ruimte nodig is voor ondergrondse vuilcontainers. Doordat de hoeveelheid parkeerplaatsen die verdwijnt beperkt is ook de extra overlast met betrekking tot het parkeren in de zijstraten van de Kanaalstraat beperkt. Eind 2017 heeft de buurt met een grote meerderheid (82% tegen) aangegeven tegen het invoeren van betaald parkeren op zondag in Lombok te zijn. De meest recente parkeerdrukmeting voor een zondagmiddag is uit 2016. Deze geeft aan dat gemiddeld 80% van de parkeerplaatsen bezet zijn. Wij hebben momenteel geen indicaties dat dit op dit moment anders is. Als u een hoge parkeerdruk ervaart op zondag, verzoeken wij u dit kenbaar te maken via https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/ervaart-u-parkeeroverlast. We reserveren geen parkeerplaatsen voor vergunninghouders, omdat dit efficiënt gebruik van schaarse parkeerruimte in de weg staat Zie hoofdstuk 2 en 3 voor een antwoord op uw reactie over veiligheid en verkeerscirculatie.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
98	Meer groen en meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Actie mbt veiligheid en vuil.	Auto's moeten zo veel mogelijk gaan parkeren in de parkeergarage Kop van Lombok. Ik maak me zorgen over de te verwachte druk in zijstraten van de Kanaalstraat zoals de Javastraat. Het tarief in de parkeergarage moet gunstig zijn tov de straten in Lombok en er moet vaker gecontroleerd worden. Zondags ook betaald parkeren zou een oplossing kunnen zijn of alleen vergunningsplichtigen. Of verzinkbare paaltjes dat er sowieso geen doorrij verkeer in de straat komt. Veiligheidsmaatregelen mogen iets concreter benoemd worden. Meer groen, minder auto's, minder vuil, minder criminaliteit, meer voetgangers en fietsers en meer cafeetjes!	In het huidig ontwerp van de Kanaalstraat zal net als de huidige situatie gekozen worden voor parkeerhavens (niet op trottoir). Het aantal parkeerplekken zal in de voorgestelde situatie iets lager zijn dan de huidige aantal parkeerplekken. Dit komt doordat er ruimte nodig is voor ondergrondse vuilcontainers. Doordat de hoeveelheid parkeerplaatsen die verdwijnt beperkt is ook de extra overlast met betrekking tot het parkeren in de zijstraten van de Kanaalstraat beperkt. Eind 2017 heeft de buurt met een grote meerderheid (82% tegen) aangegeven tegen het invoeren van betaald parkeren op zondag in Lombok te zijn. De meest recente parkeerdrukmeting voor een zondagmiddag is uit 2016. Deze geeft aan dat gemiddeld 80% van de parkeerplaatsen bezet zijn. Wij hebben momenteel geen indicaties dat dit op dit moment anders is. Als u een hoge parkeerdruk ervaart op zondag, verzoeken wij u dit kenbaar te maken via https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/ervaart-u-parkeeroverlast. We reserveren geen parkeerplaatsen voor vergunninghouders, omdat dit efficiënt gebruik van schaarse parkeerruimte in de weg staat Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie over verkeerscirculatie.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
99	De vuilcontainers, hopelijk veel groen.	Ik ben bang dat de druk op de zijstraten, waar wij wonen, te groot wordt door de afname van parkeerplaatsen in de Kanaalstraat en Damstraat.Wij kunnen soms al moeilijk een parkeerplek vinden.Hoe kunnen we als bewoners goed en snel parkeren? We moeten in dit plan ver om rijden als er geen plek is om de auto te parkeren. Voor bewoners heel onhandig.Oplossing zou kunnen zijn:- betaald parkeren voor mensen die komen winkelen-alleen parkeren voor vergunninghouders in de zijstraten .-verzinkbare paaltjes in de straat zodat er geen doorrij verkeer in komt. De veiligheidsmaatregelingen mogen wel wat duidelijker/concreter	In het huidig ontwerp van de Kanaalstraat zal net als de huidige situatie gekozen worden voor parkeerhavens (niet op trottoir). Het aantal parkeerplekken zal in de voorgestelde situatie iets lager zijn dan de huidige aantal parkeerplekken. Dit komt doordat er ruimte nodig is voor ondergrondse vuilcontainers. Doordat de hoeveelheid parkeerplaatsen die verdwijnt beperkt is ook de extra overlast met betrekking tot het parkeren in de zijstraten van de Kanaalstraat beperkt. Eind 2017 heeft de buurt met een grote meerderheid (82% tegen) aangegeven tegen het invoeren van betaald parkeren op zondag in Lombok te zijn. De meest recente parkeerdrukmeting voor een zondagmiddag is uit 2016. Deze geeft aan dat gemiddeld 80% van de parkeerplaatsen bezet zijn. Wij hebben momenteel geen indicaties dat dit op dit moment anders is. Als u een hoge parkeerdruk ervaart op zondag, verzoeken wij u dit kenbaar te maken via https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/ervaart-u-parkeeroverlast. We reserveren geen parkeerplaatsen voor vergunninghouders, omdat dit efficiënt gebruik van schaarse parkeerruimte in de weg staat Zie hoofdstuk 2 en 3 voor een antwoord op uw reactie over veiligheid en verkeerscirculatie.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
100	conceptueel mogelijke verbetering van huidige situatie	Beurskwartier: wordt niet duidelijk aangegeven/ingetekend. - Tijdelijke verplaatsing jonge iepen kan mogelijk naar middenas grasveld Molenpark. - p.27: rijbaan Damstraat wordt 4.10 mtr. ; 'Gemotoriseerd verkeer MOET ZICH AANPASSEN en zal zich in dit geval (sic) achter de fietser moeten voegen en de snelheid hierop moeten aanpassen'. Ben echt benieuwd naar de (nieuwe) ervaringen. - p.35: Op Kanaalstraat Oost komen geen fietsstroken. Dit om hogere snelheden en dubbelparkeren tegen te gaan. Aanname is de afname van STILSTAANDE voertuigen. Dit is tekstuele kolder aangezien er sprake is van een STOPVERBOD. Ondergraving van eigen hypothese. In het verleden meermaals opgeroepen tot controle op vrijdag- en zaterdagmiddag door 2 duo's die direct fotograferen en beboeten. Het gebeurt niet en met dus huidige oeverloze situatie voortdurend. Als straks niet meteen met camerabeelden en surveillance controle wordt gehouden, schiet Lombok er niet veel mee op. - p.39: Hoe verhoudt stopverbod Kanaal/Damstraat zich tot noodzakelijke stilstand bij het 'verbeterde' inparkeren ? - p.37: Fietsparkeren is in HEEL Lombok probleem, niet alleen in Damstraat of Kanaalstraat. Bewoner heeft JARENLANG gemiddeld 15 tot 20 fietsen voor het voorraam staan ! - p.40: geschetste problematiek rond legen van ondergrondse containers kan simpeler worden aangepakt met vroege RHD-tijden voor ledigen. - p.45: Uitstallingen volgens APV: andersgekleurde klinkerrij in trottoir. Foto maken en beboeten en niet meer discussieren.	Op p.17 van het IPvE-FO vindt u een kaart van het Lombokplein. Voor meer informatie over het IPvE-FO van het project Lombokplein/ Beurskwartier kunt u terecht op www.utrecht.nl/lombokplein. Suggesties voor mogelijke locaties voor de te verplanten Iepen zijn welkom. Dank voor de tip. Het profiel van de nieuwe situatie in de Kanaalstraat is zeker smaller dan de huidige situatie. Van belang is dat we genoeg ruimte houden voor fietsers om uit te wijken (schrikafstand). Dit doen we door de parkeervakken voldoende breed te maken zodat hier voldoende schrikafstand ontstaat voor de fietsers (maar de weg voldoende smal voelt voor het autoverkeer). In de nieuwe situatie wordt van alle verkeersdeelnemers aangepast gedrag verwacht. Om dit te kunnen realiseren is niet alleen een aanpassing nodig van de inrichting van de weg, maar ook van het aanwezige groen, parkeervakken en het laden en lossen. Handhaving op het gewenste verkeersgedrag in de nieuwe verkeerssituatie is onderdeel van de integrale aanpak van de Kanaalstraat en Damstraat. Het stopverbod is noodzakelijk om bij de smallere inrichting van de weg een veilige en goede doorgang te garanderen voor fiets en gemotoriseerd verkeer. Indien een voertuig wil parkeren of stilstaan is het de bedoeling dat deze gebruik maakt van de parkeervakken. Het voorgestelde ontwerp is een ontwerp op hoofdlijnen. In het ontwerp is ruimte gehouden voor zogenoemde functiestroken. In deze stroken zoeken we naar extra ruimte voor groen en fietsparkeren. Bij het uitwerken van het ontwerp in de volgende fase wordt gestreefd naar een vergroting van het aantal fietsparkeermogelijkheden ten opzichte van de huidige situatie. Een verzakking is het dalen van een (deel van de) constructie, meestal door funderingsgebreken.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
101 vervolg		- p.46: plankaart: maak van uitmonding Kanaalstraat-Oost bij JPC een UITRIT met RIBBELS ! JPCOEN is daar volwaardige doorgaande dwarsweg. - p.55: Wordt hier tekstueel zetting genoemd waar verzakking wordt bedoeld ? Gaat hier toch iets 'boven Groningen'?	Het functioneel ontwerp is een eerste ontwerp in hoofdlijnen. Deze wordt in het verdere proces uitgewerkt in een gedetailleerdere versie (voorlopig ontwerp). Onderdeel hiervan is het verder intekenen van verkeersplateau's en inritconstructies. Uw suggestie nemen wij hierin mee. Nee, hier wordt zetting bedoeld. Zetting is het al of niet toelaatbaar inklinken van de grond ten gevolge van een hierop rustende belasting. Oorzaken van zetting kunnen o.m. zijn de bouw van aanbouwen, de bouw van belendende panden of tunnels, ophoging van de grond en (langdurige) bronbemaling. Een verzakking is het dalen van een (deel van de) constructie, meestal door funderingsgebreken.
102	De bredere stoepen, meer groen en het stopverbod.	Ik denk dat het een goed plan is, maar net als vele eerdere plannen valt en staat het met de handhaving ervan. Ik zie al veel handhaving en toch blijft er veel overlast van hangjongeren, drugsdealen, dubbelparkeren en troep op straat. En bijvoorbeeld troep op straat trekt ook weer meer onrust aan. Zelfs een gebiedsverbod hielp niet. Wellicht dat enkel hele hele strakke handhaving (in het begin) ervoor kan zorgen dat dit nu wel resultaat geeft.	Zie paragraaf 2.2.2 voor een antwoord op uw reactie.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
103	eenrichtingsverkeer op de kanaalstraat, meer groen, fietsvriendelijker, autoverkeer ontmoedigen	Waarom wordt er niet voor gekozen om de kanaalstraat geheel autovrij te maken met bestemmingsverkeer als uitzondering? Verder, waarom wordt er gekozen voor klinkers op de kanaalstraat en niet voor rood asfalt zoals op meer plekken in de stad? Namelijk een fietsgebied waar auto's te gast zijn. rood asfalt fietst inderdaad prettiger. Ik woon op het moskeeplein, en er is al veel geluidsoverlast van het verkeer, de moskee en hangjongeren/zwervers en verslaagden. Een water in de form van een fontein is zeer ongewenst. dit produceert veel decibel aan geluid wat zeer storend is voor de bewoners. Ook zijn zitplekken ongewenst: er is namelijk een groot probleem van zwervers en verslaafden in de buurt. door op zo'n centraal punt permanente zitplekken te maken, zijn wij bang dat dit een clustering van zwervers en verslaafden oplevert. Ook zorgt het voor overlast in de vorm van geluid en afval, wat nu ook al een groot probleem is op het plein.	Door de aanwezige winkels en bijbehorend gemotoriseerd verkeer (laden & lossen en bezoekers) is het niet passend om de Kanaalstraat in te richten met een verbod op gemotoriseerd verkeer. De keuze voor het inrichten van de Kanaalstraat als éénrichtingsverkeersweg voor het gemotoriseerde verkeer is in de buurtvisie in overleg met de bewoners en ondernemers vastgesteld en geldt als uitgangspunt voor dit ontwerp. Een inrichting als fietsstraat is om dezelfde reden niet gepast. De inrichting van het Moskeeplein bepalen we in de volgende ontwerpstap in samenspraak met de winkeliersvereniging, moskee en omwonenden.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
104	De brede trottoirs, ruimte voor gevelgroen en klinkers van gevel tot gevel in de Kanaalstraat spreken me aan.	Zoals al in Bijlage 4 van het Herinrichtingsplan genoemd staat, maak ik me grote zorgen over de verkeerscirculatie. Op dit moment is het vooral 's avonds op de Van Riebeeckstraat (parallel aan de Kanaalstraat) nu al druk en soms gevaarlijk omdat verkeer uit de Kanaalstraat (auto's en brommers) de Van Riebeeck/Ceramstraat als een rondjesrijdroute gebruikt. Als de Kanaalstraat eenrichtingsverkeer wordt dan zal de overlast die er nu al is nog groter worden. Ik zou er daarom voor willen pleiten dit rondjesrijdverkeer meteen al om te leiden via de Vleutenseweg - die is namelijk toch al druk en bovendien breder (dus minder gevaarlijk). In het plan wordt genoemd dat er eerst gemonitord gaat worden, maar de overlast is er nu al en iedereen kan voorspellen dat die met deze plannen groter gaat worden. Beste oplossing zou zijn om de rijrichting in de Ceramstraat/Van Riebeeckstraat dezelfde te maken als die in de Kanaalstraat. Dan gaat het rondjesrijdverkeer vanzelf via de Vleutenseweg. Scheelt een duur monitoringsproject en een hele hoop frustratie van omwonenden.	Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie.
105	Brede stoep, eenrichtingsweg,	Verkeerspunt JP Coenstraat - Kanaalstraat. Stoplichten weghalen lijkt mij niet slim. Er wordt nu al tig keer door rood gereden, en zonder stoplichten wordt het er niet veiliger op. - Is er over nagedacht wat de gevolgen gaan zijn voor de omliggende straten? Sluipverkeer? Extra drempels? Overlast in het algemeen? Auto's rijden nu al als gekken door de straten. "Drempels" die er nu liggen zijn geen drempels meer en mensen beseffen blijkbaar niet dat ze in een woonwijk rijden. Het is straks namelijk mogelijk om via de Ternatestraat rondjes te rijden. Hoe gaan jullie dit oplossen? - Het socializen/dubbel parkeren/bijpraten gebeurd nu op de kanaalstraat. Eigenlijk best fijn, daardoor is het lekker rustig in de wijk. Hoe gaan jullie voorkomen dat dit niet gaat verplaatsen naar de zijstraten? Bedankt en succes met het uitvoeren van de plannen. Hopelijk wordt er ook echt geluisterd naar de feedback uit de wijk én ook echt iets mee gedaan!	De huidige hoeveelheid verkeer op het kruispunt JP Coenstraat / Kanaalstraat is dusdanig beperkt in omvang dat een verkeerslicht niet nodig is voor een veilige verkeersafwikkeling. Door het instellen van éénrichtingsverkeer wordt de situatie dusdanig overzichtelijk dat het veiliger is om het kruispunt in te richten zonder verkeerslichten. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt gekeken of een kruispuntplateau (verhoogd kruispunt) een nog veiligere oplossing biedt. Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie over verkeerscirculatie.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
106	Meer groen, water en overzicht	Damstraat en kanaalstraat moet gewoon autovrij worden. Geen motoren en auto's toestaan. Fietsers en bestemmingsverkeer toestaan. Voor de bevoorrading van winkels kan gebruik worden gemaakt van automatische grondpalen zoals in de stad. Je gaat als nog auto's krijgen die met 4 knipperlichten de eenrichtingsweg gaan blokkeren. Daarnaast gaat het niet werken als je de damstraat vanaf vleutenseweg qua richtingsverkeer omdraait zolang het probleem bij de parkeergarage niet wordt opgelost. De aantal ingestelde bezoekersplekken is te laag en er is geen duidelijk bord dat de garage vol zit. Het gevolg een file op de vleutenseweg. Dit probleem is al bekend bij de gemeente en er is nog geen structureel oplossing geboden.	Door de aanwezige winkels en bijbehorend gemotoriseerd verkeer (laden & lossen en bezoekers) is het niet passend om de Kanaalstraat in te richten met een verbod op gemotoriseerd verkeer. De keuze voor het inrichten van de Kanaalstraat als éénrichtingsverkeersweg voor het gemotoriseerde verkeer is in de buurtvisie in overleg met de bewoners en ondernemers vastgesteld en geldt als uitgangspunt voor dit ontwerp. Het blokkeren van de weg willen wij voorkomen door het invoeren van een stopverbod. Met de exploitant van de parkeergarage zijn wij in overleg om het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor kortparkeren te verhogen.
107	Veel groen, duurzaam, meer ruimte voor voetgangers en zitten. En dat de kerstdecoratie ook kan blijven!	Bij het uitzoeken van de straatverlichting aub ook mee rekening houden, dat het licht alleen naar beneden straalt om de lichtvervuiling te beperken. Dit is dan weer goed voor insecten en vogels (en mensen die sterren willen kunnen zien). Bedankt!	Het uitzoeken van de verlichting is een complex klusje. Ook met de flora en fauna wordt hiermee rekening gehouden.
108	Alles, het is echt prachtig geworden en zorgt er hopelijk voor dat het prettiger en veiliger lopen en fietsen is op de Kanaalstraat/Damstraat.	Het zou mooi zijn als jullie ook de Laan van Nieuw Guinea zouden meenemen in jullie ontwerp of aangeven wat daar de plannen voor zijn. Daar is veel leegstand van winkels en risico op verval. Door deze ook mee te nemen kan het hele gebied 'in de lift'. Wat mij betreft mogen jullie zsm beginnen, hoe eerder hoe beter!	Voor de Laan van Nieuw Guinea zijn momenteel geen plannen en is hiervoor ook geen budget gereserveerd. Op de langere termijn is wel de wens om deze straat om te vormen naar een straat met een passende 30km inrichting. Wij doen ons best om de herinrichting zo spoedig mogelijk uit te voeren. Tegelijk zijn er nog enkele stappen te nemen voordat de straten heringericht kunnen worden. Zie hiervoor het kopje 'planning' in paragraaf 1.3.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
109	Niets	Niet voor de zoveelste keer weer dure plannen verzinnen. Spandoeken, drempels, fietsstroken etc . Nu dit weer. Bakken geld en t levert niet. Meer handhaven, veel meer handhaven en dat levert resultaat en geld op.	Zie hoofdstuk 2 voor meer informatie over de integrale aanpak van de Kanaalstraat-Damstraat. Naast een herinrichting van de openbare ruimte wordt ook geïnvesteerd in veiligheid en handhaving.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
110	Jullie hebben heel veel aandacht gestoken in een oplossing die voor alle partijen acceptabel is, dat is vast niet makkelijk geweest. Complimenten! Daarnaast heel fijn dat jullie de rest van de bewoners op deze manier ook mogelijkheid geven tot inspraak. - De brede trottoirs en betegeling van de straten zijn erg mooi. Ook de ruimte voor terrassen en al het groen! Dat gaat er fantastisch uitzien en fijn winkelen zijn straks.	Ik fiets inmiddels 10 jaar dagelijks over de Kanaalstraat. Veel van de huidige gevaarlijke situaties komen door auto's die op de kruising/ stoep naar de zijwegen van de Kanaalstraat even de auto parkeren en hierdoor een opstopping veroorzaken. Ik snap de zorgen van de omliggende bewoners dat het verkeer naar de zijwegen nu niet minder zal worden. Dus ben erg benieuwd naar de evaluatie hiervan. - Hoewel ik het heel mooi vind dat er nu éénrichtingsverkeer zal zijn en een fietsvriendelijke Kanaalstraat, blijft dit een gevaarlijke fietsweg als de hoeveelheid auto's niet afneemt. Met andere woorden: de straat kan dan wel fietsvriendelijk zijn, maar als er nog steeds véél autoverkeer is, dan wordt ook een fietsvriendelijke straat uiteindelijk fietsonveilig. Om deze reden vraag ik me af of we niet toch gewoon de Kanaalstraat Oost auto-vrij moeten maken. Als er dan geïnvesteerd wordt in het stuk Kanaalstraat West, en mensen daar hun auto's kwijt kunnen bijvoorbeeld? Dat is 5 minuten lopen, dat moet toch kunnen en niet teveel verlies opleveren voor de winkeliers. Of ergens anders een parkeerplein creëren? - Ik schrik er erg van dat de stoplichten op de JP Coen zullen verdwijnen. Is het zicht vanaf alle kanten wel goed genoeg om de hele kruising te overzien? (ik denk vooral aan de JP Coenstraat ter hoogte van het gezondheidscentrum?). Daarnaast, niet om onaardig te zijn, maar het rijgedrag van mensen op de Kanaalstraat is eerder "racen" en gehaast, dan vriendelijk aan de regels houden en voorrang verlenen, en ik vraag me af of deze mensen zich gaan houden aan de standaard verkeersregels. Ik lees verder dat er mogelijk een gelijkwaardige kruising wordt gemaakt, zonder voorrangsregeling, maar ik wil u alarmeren om dit NIET te doen. Dit gaat echt veel onveilige situaties opleveren!	Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie over verkeerscirculatie. Door de aanwezige winkels en bijbehorend gemotoriseerd verkeer (laden & lossen en bezoekers) is het niet passend om de Kanaalstraat in te richten met een verbod op gemotoriseerd verkeer. De keuze voor het inrichten van de Kanaalstraat als éénrichtingsverkeersweg voor het gemotoriseerde verkeer is in de buurtvisie in overleg met de bewoners en ondernemers vastgesteld en geldt als uitgangspunt voor dit ontwerp. De huidige hoeveelheid verkeer op het kruispunt JP Coenstraat / Kanaalstraat is dusdanig beperkt in omvang dat een verkeerslicht niet nodig is voor een veilige verkeersafwikkeling. Door het instellen van éénrichtingsverkeer wordt de situatie dusdanig overzichtelijk dat het veiliger is om het kruispunt in te richten zonder verkeerslichten. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt gekeken of een kruispuntplateau (verhoogd kruispunt) een nog veiligere oplossing biedt. Dit is geen onderdeel van het project Kanaalstraat/Damstraat, maar onderdeel van het plan Lombokplein. Uw reactie is doorgestuurd naar dat project.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
110 vervolg		Ik weet niet zeker of het een deel is van dit ontwerp, maar de fietserskruising van Westplein naar de Kanaalstraat (i.e. eigenlijk Kanonstraat - Kanaalstraat), levert ook vaak gevaarlijke situaties op. Ik fiets er al jaren dagelijks, en het is er met name in de spits erg druk. De reden is mijns inziens vrij makkelijk op te lossen: doordat de doorgaande fietsweg van het Westplein naar de Kanaalstraat een lichte knik maakt (met name vanaf Westplein gezien, dus vanaf de Leidscheveertunnel, het rechtdoorgaande fietspad maakt hier een knik naar links), doordat de stoep voor de Kebab Factory vrij ver uitloopt, is het onduidelijk voor fietsers (van alle kanten) wat precies rechtdoor gaand verkeer is en wie er precies voorrang heeft. Ik heb nooit begrepen waarom die “knik” erin is gemaakt, het zou veel duidelijker en veiliger zijn als hier een normale, “90-graden rechthoekige” 4-baans kruising van gemaakt was. Met andere woorden: de Kanaalstraat in een rechte lijn laten doorlopen tot het stoplicht Westplein richting Leidscheveertunnel. De knik is op Google maps streetview ook goed te zien. Misschien iets om mee te nemen in een volgende ontwerpstap.	
111	Prima plan	Het zou geen kwaad kunnen om e.e.a. aan te vullen met het plaatsen van enige bewakingscamera’s, Dit om het dealen van drugs, en het voortdurend dubbel parkeren tegen te gaan.	Het huidige cameratoezicht wordt gecontinueerd. Indien uit meldingen blijkt dat er sprake is van overlast kan er extra cameratoezicht aangevraagd worden.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
112	Het verbeteren van de leefbaarheid: veilig en rustig wonen in een mooie, schone en duurzame omgeving. De 'groen-tenzij'-benadering (waarbij de buitenruimte zo groen mogelijk worden ingericht). De groot uitgroeiende bomen, ook in de Damstraat en pleinen komen bomen en groen. OOk de aandacht voor aanpak zwerfvuil met ruim beschikbare en duidelijk zichtbare afvalbakken over de gehele Kanaalstraat.	Te verplanten (huidige) bomen behouden voor de wijk: Groengroep507 wil meedenken over locaties. In verschillende zijstraten is nu helemaal geen groen. De bomen zullen enorm bijdragen aan de leefbaarheid. Hout van toch te kappen bomen reserveren voor nestkasten of andere doeleinden (meubilair in de Kanaalstraat?) in de wijk. Aandacht voor circulariteit is hier gewenst. Entrees met groene poorten vanaf Westplein en beide kanten van de Damstraat als markering van het verblijfgebied. Nestkasten voor vogels in bomen of aan gevels van de schaduwzijde Kanaalstraat. Overgang van Kanaalstraat naar zijstraten duidelijker markeren met groene poorten: hier ga je een ander gebied in: een woonerf, geen verblijfsgebied van de Kanaalstraat. Boomspiegels omrasteren en beplanten met eco- groen, zodat insecten een kans krijgen. Het groen-tenzij principe zien we nog niet overal terug. Er kan meer oppervlakte voor groen worden gereserveerd. Schadelijk verpakkingsmateriaal verbieden en dit ook handhaven. Groengroep507 wil betrokken blijven bij de keuze voor type en grootte van bomen in de Kanaalstraat: de wens is zo groot mogelijke bomen voor verkoeling en die de biodiversiteit vergroten. De verkoeling is nú nodig, niet na 10 jaar groeien. Ook willen we graag meedenken over het andere groen, bijvoorbeeld de hierboven genoemde "groene poorten" en de begroeiing tegen de gevels. Wij kunnen bijvoorbeeld contact leggen met bewoners aan de Kanaalstraat.	Bedankt voor uw reactie. Graag maken wij gebruik van uw aanbod om mee te denken over de groene invulling van de straat en over het betrekken van bewoners hierbij. Wel alvast een eerste reactie op uw suggesties: Een aantal bomen zijn te verplanten. Bij voorkeur naar een plek elders in de wijk, mogelijk op de pleinen. De te verplanten bomen zijn echter wel bomen die groot uitgroeien en niet in smalle woonstraten passen. Ze staan dan te dicht op de gevel. De wens is zo groot mogelijke bomen terug te planten. Maar bomen groeien beter als ze jonger zijn. We zoeken naar de beste middenweg in de volgende ontwerpstap. Ook wordt dan bepaald welke soorten er komen. Het gebruiken van hout van de te kappen bomen is ook onze wens en past in de circulaire en duurzame gedachte. We onderzoeken in de volgende ontwerpstap de mogelijkheden voor een groene inrichting die bijdraagt aan de functie en identiteit van de straten. Bij de soortenkeuze houden we zeker rekening met de biodiversiteit. Een ecoloog is betrokken. We onderzoeken of het plaatsen van nestkasten mogelijk is. In de volgende ontwerpstap wordt de vormgeving en beplantingssoorten verder onderzocht. In de volgende ontwerpstap wordt onderzocht of het 'groen-tenzij'-principe verder verbeterd kan worden, passend bij de functie en sfeer als winkelstraat.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
113	De aandacht voor vergroening en het verhogen van de leefbaarheid.	De aandacht voor de zijstraten. Eigenlijk kun je niet wachten tot na de herinrichting van de Kanaalstraat, omdat er nu al overlast is in de zijstraten. Dat zal niet verminderen. Concreet: 1. Er is veel overlast (dagelijks!) door sprintjes trekkende auto's van drempel naar drempel op de Kanaalstraat. Het is gevaarlijk en het geeft veel geluidsoverlast tot ver in de buurt. Dit plan lost dat niet op. Voorstel: zigzag-profiel met dynamische modules die in de grond zakken tijdens laad/lostijden van de Kanaalstraat. Maak het zo moeilijk mogelijk om hard op te trekken (nog meer drempels?). Met name 's avonds in een wat legere Kanaalstraat schrikken omwonenden wakker van de langsscheurende auto's. 2. De zijstraten sneller meenemen in de herinrichting: er is nu al veel ruimte voor verbeteringen die de leefbaarheid vergroten. Concreet: de Medanstraat wordt nu veelvuldig gebruikt door snel optrekkende auto's om te "keren" in de Kanaalstraat. Ze racen de straat door. Hier is geen meetpunt voor de monitoring gepland. Verwacht wordt dat juist hier meer en sneller rijdend verkeer zal komen. Deze straat is erg breed en kan gemakkelijk een zigzag structuur aan, met straat en stoep op gelijke hoogte zoals in bijvoorbeeld de Lombokstraat en meer plek voor groen of speeltoestellen (het is echt gevaarlijk voor de kinderen hier om buiten te spelen). Hetzelfde geldt voor de Van Heutszstraat. Dit zijn brede straten waar het nu heerlijk optrekken is voor de auto's, en waar veel kansen liggen om het voor de bewoners leefbaardeer te maken. Ik bied me aan om daar over mee te denken! De renovatie van de woningen van Complex507 zou een mooie aanleiding zijn om ook het straatbeeld waar mogelijk aan te pakken, volgens hetzelfde uitgangspunt mbt de Kanaalstraat: de buurt is versteend; vergroening is nodig om het met de stijgende temperaturen leefbaar te houden.	Het voorgestelde ontwerp gaat uit van een gelijk aantal drempels (snelheidsremmers) als de huidige situatie. Het aantal drempels is conform de richtlijnen geplaatst, dat wil zeggen dat de gehanteerde afstanden tussen de drempels voldoen aan de richtlijnen (voor een woonstraat met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur). Door te kiezen voor een smallere weg (smaller profiel) zal het gemotoriseerde verkeer langzamer rijden dan in de huidige situatie. Asociaal verkeersgedrag is echter nooit volledig af te dwingen door de inrichting van de weg. Gekoppeld aan de herinrichting zal handhaving ingezet worden om het gewenste verkeersgedrag na te streven. Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie over verkeerscirculatie en monitoring. Een herinrichting van zijstraten valt buiten de scope van dit project. Ook is er vanuit beheer van de openbare ruimte nu geen aanleiding tot het doen van vervangingsinvesteringen. Voor kleinschalige ingrepen om de buurt groener te maken (bijvoorbeeld een bloembak) kunt u terecht bij het initiatievenfonds van de wijk West: www.utrecht.nl/west.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
114	Eenrichtingsverkeer lijkt me goed. Beste consensus tussen veiligheid (helemaal geen verkeer van buitenaf en alleen voor bewoners) en de ondernemers (liefst zoveel mogelijk verkeer van buiten-af). Ben wel benieuwd wat de gedragingen zullen worden. Ik denk dat 'brutale' mensen misschien gaan spookrijden en of de wegen Ceramstraat en ventweg Vleutenseweg worden gebruikt voor de be-faamde rondjes-rijdersm, met hard-rijden daar tot gevolg.	Mijn suggestie: laat de rijrichting Damstraat-noord zoals deze is. Ik maak me wat zorgen over de aanpassing van de rijrichting van Damstraat-noord. Vanuit de Damstraat-zuid kun je dan niet meer naar de parkeergarage en moet je wel de wijk in. Daarnaast willen we toch eigenlijk het rondjes rijden ontmoedigen en dat zou kunnen door alleen de toegang via damstraat-noord mogelijk te maken. Ook lijkt het me een te gevaarlijke kruizing worden daar voor de moskee als de rijrichting Damstraat-noord wordt aangepast: fietsers van rechtdoor komen in conflict met 2-wegen die uitmonden in de kanaalstraat. Voor de rest hoop ik dat het snel van de grond komt. Je zou maar wonen op de kanaalstraat dus al die uitlaten. Ik denk in het begin van de herinrichting het belangrijk ism dat er goed wordt gehandhaaft om de nieuwe situatie gelijk goed te sturen.	De parkeergarage 'Kop van Lombok' heeft een ingang aan de Vleu-tenseweg. Deze ingang is nu alleen te bereiken vanuit het westen. Met de herinrichting maken wij het mogelijk om de parkeergarage ook vanaf de oostkant (Westplein / Daalsetunnel) te bereiken. Het kruispunt Kanaalstraat/Damstraat wordt simpeler in het nieuw voorgestelde ontwerp. Dit komt doordat gemotoriseerd verkeer vanuit de Damstraat maar 1 kant op kan, evenals het verkeer naar de Kanaalstraat (er komt op dit kruispunt geen verkeer meer van de Kanaalstraat). De situatie wordt qua verkeersstromen hierdoor sterk versimpeld. Wij doen ons best om de herinrichting zo spoedig mogelijk uit te voeren. Tegelijk zijn er nog enkele stappen te nemen voordat de straten heringericht kunnen worden. Naar verwachting kunnen de werkzaamheden begin 2022 starten. Zie verder het kopje 'planning' in paragraaf 1.3. Dit zijn wij met u eens en is onderdeel van het plan.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
115	Eénrichtingsverkeer kanaalstraat; meerdere aanrijdroutes om de kanaalstraat te bereiken.	Wij maken ons zorgen over de verandering van rijrichting op de leidseweg, en wel om de volgende reden: Als autos geparkeerd staan op de Leidseweg en weg willen rijden, is dat in de huidige situatie met het verkeer mee. En in de huidge situatie levert dit soms al lastige situaties op bij het wegrijden door het hoge volume fietsverkeer en de verschillende snelheden van de fietsers. In de nieuwe situatie betekent het dat een geparkeerde auto bij vertrek rekening moet houden met twee verschillende stromen fietsers (tegengesteld en meegaand). Dit kan door het hoge volume fietsverkeer lang duren voordat een gaatje wordt gevonden maar nog belangrijker, het vraagt om onveilige situaties omdat een automobilist hier ongetwijfeld wel eens een steekje laat vallen. Bovendien zijn fietsers in het algemeen niet attent naar automobilisten, weinig vergevingsgezind en verwachten dat zij altijd gezien worden. Onze persoonlijke ervaring is dat in het fietsverkeer grote verschillen zijn in snelheden, dit maakt het vaak moeilijk in te schatten, zeker als je rekening moet houden met twee stromen. Daarnaast zal het volume van fietsverkeer in de Leidseweg in de toekomst naar verwachting alleen maar toenemen. 2. Op de tekening lijkt het nu dat er straks maar één manier is om de Leidseweg (oostzijde) in te rijden, namelijk via de aanlooproute naar de damstraat. Hierdoor zijn alle bezoekers van de leidseweg afhankelijk van de drukte richting de damstraat. Hier maken wij ons zorgen over omdat er heel vaak opstopping is richting de damstraat en de bewoners van de Leidseweg dus direct afhankelijk worden van het succes van de drukverlichting in de damstraat. Ons lijkt het dus heel belangrijk dat de verkeersstroom richting de Leidseweg onafhankelijk is van verkeer richting de damstraat of de nieuw geplande parkeergarages.	Dit is geen onderdeel van het project Kanaalstraat/Damstraat, maar onderdeel van het plan Lombokplein. Uw reactie is doorgestuurd naar dat project.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
116	Eenrichtingsverkeer Kanaalstraat, vaste laad- en lostijden, meer ruimte voor fietsers, mooiere inrichting, minder parkeerplaatsen, meer handhaving.	1) Niet afsluiten van Damstraat-Zuid voor autoverkeer is een gemiste kans. Doelen van het plan zijn o.a. meer rust in het verkeer op de Kanaalstraat, meer ruimte voor fietsers, automobilisten die meer gebruik maken van de parkeergarage en minder snel kiezen voor de Kanaalstraat. Met die reden is het onbegrijpelijk dat zowel de Damstraat Noord en Zuid straks uitkomen op de Kanaalstraat. Er kan straks minder verkeer over de weg, waarom zou je dan meer toegangswegen creëren? Mijn voorstel: alleen Damstraat-Noord open houden voor autoverkeer naar Kanaalstraat, Damstraat-zuid afsluiten of alleen toegankelijk maken voor laad-en losverkeer en ambulances d.m.v. paaltjes. 2) Nog minder auto, meer rust en betere gezondheidLombok ligt straks tussen twee nieuwe stadswijken in die beiden geen of bijna geen auto's meer toestaan. Het is nu al een chaos, maar straks zijn we de enige plek in het nieuwe centrum waar je nog wel mag rijden. Wat mij betreft mag het autoluw of autovrij zijn en voeren we hier in Lombok-Oost ook autovrije zones in. Meer rust voor bewoners en meer ruimte voor winkelend publiek. En bovendien stukken minder fijnstof en dus gezonder. 3) Voorkomen van parkeren op straathoeken. Ik zie nergens in het plan hoe parkeren op straathoeken wordt voorkomen. Dat is nu een van de grote problemen, naast parkeren midden op de weg. Auto's versperren nu vaak wegen en stoepen. Hoe voorkom je dat straks? Die open ruimten nodigen uit tot wildparkeren. Oplossing? Denk aan plantenbakken, betonnen obstakels of paaltjes. 4) Minder parkeervakken: weg ermee! Er zijn straks op de Kanaalstraat evenveel parkeervakken als nu, een schande! Ik pleit voor minder parkeerruimte in het drukke winkelgebied, sterker nog: verwijder ze daar allemaal en ruim verderop - na de Balistraat, meer ruimte in voor parkeervakken. Dan is er op het drukke winkelstuk meer ruimte voor terras en flaneren. En hebben mensen ook een reden om naar de parkeergarage te gaan!	In de buurtvisie is afgesproken dat de Kanaalstraat vanuit beide zijden van de Damstraat bereikt kan worden door gemotoriseerd verkeer. Bij het afsluiten van de Damstraat aan één zijde wordt het andere deel van de Damstraat relatief zwaar belast. Daarnaast is het voor de toegankelijkheid van de ondernemers van belang dat beide delen van de Damstraat bereikbaar blijven. Door de aanwezige winkels en bijbehorend gemotoriseerd verkeer (laden & lossen en bezoekers) is het niet passend om de Kanaalstraat of de Damstraat in te richten met een verbod op gemotoriseerd verkeer. De keuze voor het inrichten van de Kanaalstraat als éénrichtingsverkeersweg voor het gemotoriseerde verkeer is in de buurtvisie in overleg met de bewoners en ondernemers vastgesteld en geldt als uitgangspunt voor dit ontwerp. Parkeren op het trottoir is ongewenst en niet toegestaan. Bij de uitwerking van het ontwerp gaan we de plekken waarop dit zou kunnen gebeuren zoveel mogelijk tegen. We willen ook een royaal, bruikbaar trottoir, maar we zijn hierop attent. Plaatsing van meubilair, functies (terrassen e.d.) of groen helpt hierbij. In de buurtvisie is afgesproken om in de Kanaalstraat alleen parkeerplaatsen op te heffen voor het plaatsen van ondergrondse afvalcontainers. Binnen de gemeente lopen aparte initiatieven om het bevoorradingsverkeer duurzamer te krijgen. Daarnaast stellen wij het instellen van een lengtebeperking voor waardoor trekker-opleggers niet meer in de Damstraat en Kanaalstraat kunnen rijden.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
116 vervolg		5) Een echt schone en duurzame omgeving, daar is meer voor nodig. Autoverkeer zal blijven komen, inclusief laad- en losverkeer met ronkende dieselmotoren. Waarom nu niet kiezen voor elektrische logistieke oplossingen voor ondernemers? Juist nu! Vrachtwagens passen niet op de smalle wegen. Ooit een vrachtwagen zien lossen bij de Kruidvat op de Damstraat? Kan echt niet! 6) Lombok-Oost hoort bij de nieuwe binnenstad, geef het die status! We zijn meer binnenstad dan de Croeselaan, gezien de horecatenten en drukte. Geef Lombok die status en handhaaf het als de binnenstad. Meer handhaving, meer ruimte voor voetgangers, minder ruimte voor vervuilende auto. 7) Max 30 km/u: hoe handhaven? Hoe ga je dat handhaven? De politie schijnt niet te mogen flitsen bij die snelheid. Dan moet je het dus totaal ontmoedigen of onmogelijk maken door maatregelen. Hoe dan? Aanvulling 5 juni:Ik heb al input geleverd voor de plannen maar werd getriggerd door een mailtje in onze balistraat app groep Over onze straatdag van 7 juni. In het kort: kinderen hebben aan deze kant van de Kanaalstraat en in Lombok Oost in het algemeen betrekkelijk weinig ruimte voor spelen op straat. Mooi als daar verandering in kan komen. Dus: minder auto, minder parkeerplaatsen en meer ruimte voor spelen. In de bijlage de screenshots van een mailtje in de gemeente over de straatspeeldag, die waarschijnlijk niet door kan gaan ivm corona. Er is juist in deze tijden duidelijk geworden hoe belangrijk een prettige en rustige omgeving Is. Ook wij willen graag blijven Wonen in de Balistraat met onze zoontje van 1,5. Aan scholen en opvang in de buurt Geen gebrek. Maar de speelruimte is schaars. Zou mooi zijn als de gemeente daar nog over na kan denken en dat kan meenemen!Kunnen jullie Ervoor zorgen deze input nog mee wordt genomen? Zou fijn zijn :-)	In de buurtvisie is gekozen om de Kanaalstraat en Damstraat als zelfstandige winkelstraten in de woonwijk Lombok te positioneren. Niet als uitloper van de binnenstad, maar als gebied met een sterke eigen identiteit. Daarbij uiteraard wel rekening houdend met een groeiend centrum en stationsgebied. Belangrijk voor alle gebieden zijn goede verbindingen en samenhang met elkaar. Op pag. 17 en 23 van het IPvE wordt daar kort op ingegaan. Zie paragraaf 2.2.2 voor een antwoord op uw reactie over handhaving. Het herinrichten van zijstraten is geen onderdeel van de herinrichting Kanaalstraat. Voor kleinschalige initiatieven als bijvoorbeeld het plaatsen van bloembakken of het organiseren van een leefstraat kunt u terecht bij het wijkbureau: www.utrecht.nl/west.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
117	meer plek op de stoep voor voetgangers - afspraken mbt laden & lossen (specifieke plekken) - integrale aanpak incl handhaving & bij stellen nieuwe norm beboeten	Er wordt weinig/ niet ingegaan op handhaving van (drugs&verkeer) overlast wat zich afspeelt na 22.00 uur, hier moet explicieter op worden ingegaan bij de integrale aanpak daar dit onderdeel is van het probleem en de leefbaarheid van de wijk nu aantast. Er moet een advies worden meegenomen over de mogelijkheid van het plaatsen van dynamische wegafscheiding, voor bijvoorbeeld tijdestippen 22-05.00uur, momenteel wordt er te vaak door gemotoriseerde voertuigen (auto's, scooters, motorscooters) gereden alsof de kanaalstraat een circuit is en hebben zij vrij spel in de avond/nacht.	Zie hoofdstuk 2 voor reactie op uw antwoord. Door de aanwezige winkels en bijbehorend gemotoriseerd verkeer (laden & lossen en bezoekers) is het niet passend om de Kanaalstraat in te richten met een verbod op gemotoriseerd verkeer. De keuze voor het inrichten van de Kanaalstraat als éénrichtingsverkeersweg voor het gemotoriseerde verkeer is in de buurtvisie in overleg met de bewoners en ondernemers vastgesteld en geldt als uitgangspunt voor dit ontwerp.
118		Er komt minder ruimte op de stoep, door de boomvakken en containers. Het wordt dan nog moeilijker om 1,5 meter afstand te houden tijdens de coronamaatregelen. Dat geldt ook bij het bereiken van de containers. Meer terrassen en verblijfsfuncties zal leiden tot meer hangjongeren. Complex 507 wordt gerenoveerd. Aan en afvoer van materiaal daarvoor wordt lastiger als de straat versmald wordt. Veel woningen van complex 507 hebben nog loden waterleidingen. Investeer in de vervanging daarvan, in plaats van de herinrichting van de Kanaalstraat. Maak een gescheiden fietspad en gescheiden voetpad langs de Leidse Rijn (zijde Lombok). Als dat ook een doorgaande fietsroute wordt, ontlast dat de Kanaalstraat. Wacht met de uitvoering tot na de coronamaatregelen, want 1,5 meter afstand houden is nu al lastig en wordt alleen maar lastiger in de nieuwe situatie.	Onderdeel van de voorgestelde herinrichting is een breder trottoir, dus er komt meer ruimte op de stoep. Op terrassen kunnen alleen betalende bezoekers terecht. De mate waarin publieke zitgelegenheid wordt toegevoegd bepalen wij in de volgende ontwerpstap. Daarnaast werkt de gemeente aan een jongerenaanpak om de overlast van hangjongeren te verminderen. De renovatie van complex 507 is volgens de huidige planning afgerond voordat de herinrichting van de Kanaalstraat start. Er is reeds een doorgaande fietsroute langs de Leidsche Rijn (aan de andere zijde). Een fietsroute aan de zijde van Lombok is geen alternatief voor de huidige hoofdfietsroute over de Kanaalstraat. Om die reden is als de Kanaalstraat als hoofdfietsroute ook meegenomen als uitgangspunt in het proces.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
119	wat prachtig, ik heb het filmpje rustig bekeken. jullie hebben aan alles gedacht.	ik ben wel benieuwd hoe het ontwerp er in de herfst en winter uitziet. de begroeiing, de lantaarnpalen en misschien de feestverlichting. heel veel succes, het gaat vast heel mooi worden.	Dank u wel voor uw complimenten op het ontwerp. Het ontwerp ziet er de herfst/winter hetzelfde uit, maar dan koud. En feestelijk.
120	Goed besproken in de buurt. Fijn dat er eenrichtingsverkeer in de Kanaalstraat komt, hopelijk maakt dat de straat veiliger en leefbaarder. En meer ruimte voor voetganger. Ook complimenten voor het idee over het pleintje voor de kerk (hoek Abel Tasmanstraat - Kanaalstraat) en feit dat de kruising JP Coenstraat - Kanaalstraat overzichtelijker wordt en dat de stoplichten weggaan.	Op dit moment staat er een fietsenrek op het pleintje van de kerk zelf, op de hoek Abel Tasmanstraat - Kanaalstraat (gesitueerd tegenover de afvalbakken). Ik zag die fietsenplek niet direct terug in de concepttekeningen, terwijl deze door de bewoners wel gebruikt wordt (mede omdat de andere plekken vaak vol staan), met name buiten kantooruren is de bezetting 100%. Het zou fijn zijn als die plek voor het stallen van de fiets beschikbaar blijft. Altijd bereid om mee te denken naar een goede locatie of verder toe te lichten (middels een foto) dat deze plek veel gebruikt wordt en nodig is.	Dank u wel voor uw complimenten. Het voorgestelde ontwerp is een ontwerp op hoofdlijnen. In het ontwerp is ruimte gehouden voor zogenoemde functiestroken. In deze stroken zoeken we naar extra ruimte voor groen en fiets parkeren. Bij het uitwerken van het ontwerp in de volgende fase wordt gestreefd naar een vergroting van het aantal fietsparkeermogelijkheden ten opzichte van de huidige situatie. Dank voor deze specifieke melding, deze nemen we mee in de uitwerking in het verdere proces.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
121	Het 1 richtingsverkeer in de kanaalstraat. Meer ruimte voor voetgangers en fietsers.	Het omdraaien van de rijrichting in de Damstraat noord (van Vleutenseweg naar Kanaalstraat) lijkt erg gevaarlijk voor het fietsverkeer in de Kanaalstraat. Dan komt er een enorm verkeersknooppunt waarbij auto's van rechts (Damstraat noord) voorrang krijgen op fietsers uit het centrum (en dat zijn er veel). Ik verwacht daardoor een nieuw verkeersinfact en als nog te veel auto's in de Kanaalstraat en de wijk. Het parkeren in de parkeergarage Damstraat moet makkelijk en logisch zijn, dus verkeer vanuit de Damstraat zuid verleiden om naar de parkeergarage aan het einde van de Damstraat noord te laten rijden. Succes met het vervolg op het plan!	Het kruispunt Kanaalstraat/Damstraat wordt simpeler in het nieuw voorgestelde ontwerp. Dit komt doordat gemotoriseerd verkeer vanuit de Damstraat maar 1 kant op kan, evenals het verkeer naar de Kanaalstraat (er komt op dit kruispunt geen verkeer meer van de Kanaalstraat). De situatie wordt qua verkeersstromen hierdoor sterk versimpeld, wat een positief effect heeft op de verkeersveiligheid. De parkeergarage 'Kop van Lombok' heeft een ingang aan de Vleutenseweg. Deze ingang is nu alleen te bereiken vanuit het westen. Met de herinrichting maken wij het mogelijk om de parkeergarage ook vanaf de oostkant (Westplein / Daalsetunnel) te bereiken, zodat niet meer door de Damstraat gereden hoeft te worden.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
122	Positief: 1- Eenrichtingsverkeer: zo verstopt het verkeer niet en kunnen auto's niet stoppen om een gesprek te voeren van beide richtingen 2- breder straat: geeft zeker een veilig gevoel, als er meer ruimte is voor de voetgangers 3- rijbaan smaller: zeker goed, als de mensen niet de kans hebben om dubbel te parkeren 4- fietsroute: zeker prettig om Kanaalstraat fietsvriendelijker te maken	Wat zeker beter kan: 1- fietsroute: het moet in 1 blok, dus niet net als nu; 1 strook richting stad en 1 strook richting de brug, maar net als bij de moskeeplein: brede fietsroute voor heen en terug op 1 gedeelte 2- 30 km zone? nu is het ook 30 km zone, er wordt gerust 70-80 geracet, dat is zo onveilig, dat is ook de grootste klacht, fijn dat het 1 richtingsverkeer wordt, maar wat als ze weer gaan racen? 3- Damstraat - Zuid parkeerstrook: goed om te horen dat parkeerstrook weggaat op de damstraat, want daar is enorm veel overlast van hangjongeren. Waarom gaat gaan parkeerstrook niet weg op de Kanaalstraat? daar parkeren jongeren in de avond en nacht en zitten in de auto en gebruiken drugs, is zeker een onveilig plek momenteel, nu de kans om dat ook op te lossen 4- containers: leuk dat er containers komen, want het is echt elke dag troep voor de winkels, vuil en restafval ligt overal. Maar wat als de vuilniswagen komt om de containers te legen, met eenrichtingsverkeer creëer je dan enorme file 5- moskeeplein: leuk om te horen dat water en groen geplaatst wilt worden, maar waarom ZITJES? dan zorg je ervoor dat hangjongeren op de plein komen te hangen, dat is zeker geen goed beeld. Kijk maar naar de zitjes voor cafetaria driehoek: zoveel jongeren die daar hangen. Moskeeplein liefst vrij houden, dat geeft meer 'space' voor iedereen. 6- stoplichten damstraat: beide verkeer dat van Damstraat komt, verzameld zich bij de Kanaalstraat, komen er stoplichten? anders krijg je net als nu een verstopping, is toch niet wat we willen?	Door de aanwezige winkels en bijbehorend gemotoriseerd verkeer (laden & lossen en bezoekers) is het niet passend om de Kanaalstraat in te richten als fietsstraat waar de auto te gast is. Naast het gemotoriseerd verkeer steken er veel voetgangers over en is het van belang dat alle verkeersdeelnemers op elkaar letten. Ook van de fietsers wordt een aangepast gedrag verwacht, ze rijden dan wel op een hoofdfietsroute maar dienen zich te realiseren dat ze alert moeten zijn op overstekende voetgangers en laad en losverkeer. Een inrichting als fietsstraat is om deze reden niet gepast. In de nieuwe situatie wordt van alle verkeersdeelnemers aangepast gedrag verwacht. Om dit te kunnen realiseren is niet alleen een aanpassing nodig van de inrichting van de weg, maar ook van het aanwezige groen, parkeervakken en het laden en lossen. Handhaving op het gewenste verkeersgedrag in de nieuwe verkeerssituatie is onderdeel van de integrale aanpak van de Kanaalstraat en Damstraat. In de buurtvisie is afgesproken om in de Kanaalstraat alleen parkeerplaatsen op te heffen voor het plaatsen van ondergrondse afvalcontainers. Het doet ons deugd dat ook u de voordelen van ondergrondse containers ziet! Uw angst voor files veroorzaakt door de inzamelauto is ongegrond: we hebben in goed overleg met de verkeerskundigen en de nood- en hulpdiensten de plekken van de ondergrondse juist zo gekozen om zeker te zijn dat zij de verkeersstroom door de Kanaalstraat niet stremmen. Dat verkeer (incl bijvoorbeeld een brandweerauto) kan er gewoon langs. De inrichting van het Moskeeplein bepalen we in de volgende ontwerpstap in samenspraak met de winkeliersvereniging, moskee en omwonenden.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
122 vervolg		De reden waarom ik heb gereageerd, is dat ik vanaf mijn 4e jaar in Lombok woon en inmiddels 40 jaar. Om eerlijk te zijn heb ik tot heden hekel gehad aan het beleid van Gemeente Utrecht, omdat ze toegestaan hebben dat Damstraat/ Kanaalstraat een rotzooi is geworden en zeer onveilig plek is geworden. Elke dag wordt daar geracet, het lijkt wel een circuit voor crossers. Politie is niet de baas, maar de hangjongeren. Maar nu de kans om dit aan te pakken, minder verkeer, eenrichting, zodat de verkeer niet verstopt raakt, zodat mensen veiliger op de Kanaalstraat kunnen lopen en fietsen. Onderscheid aub fietser van de autoroute, nat als bij de vleutenseweg. Nu kunnen rijdende auto's fietsers raken en gebeurt echt zo vaak ongelukken. Je kan met een smalle stoep de autoweg en de fietsbaan van elkaar scheiden, dan heb je echt een groot probleem opgelost. Omdat ik al 40 jaar in de buurt woon, ben ik van elk detail bewust en weet precies wat de problemen wat zich afspelen, ken bijna alle winkeliers en vele buurtbewoners en het zijn bijna altijd dezelfde klachten... wanneer hebben deze bewoners zeggenschap voor een veilig buurt? De veranderingen waardeer ik enorm en hopelijk moet dit de kans worden om de grote problemen geen kans meer te geven, deze punten heb ik ook met burgemeester Van Zanen face-to-face aan de orde gebracht. De plannen vanuit kantoor kan in theorie heel logisch zijn, maar in praktijk kan het geheel anders uitpakken, daarom waardeer ik dat we onze mening kunnen geven als buurtbewoners, want wij wonen hier en willen het beste van maken voor onze kinderen.	Het kruispunt Kanaalstraat/Damstraat wordt simpeler in het nieuw voorgestelde ontwerp. Dit komt doordat gemotoriseerd verkeer vanuit de Damstraat maar 1 kant op kan, evenals het verkeer naar de Kanaalstraat (er komt op dit kruispunt geen verkeer meer van de Kanaalstraat). De situatie wordt qua verkeersstromen hierdoor sterk versimpeld, wat een positief effect heeft op de verkeersveiligheid. Verkeerslichten op deze locatie zijn niet aan de orde (vanwege de beperkte omvang van de kruisend stormen)

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
123	Dat er veel groot groen terug komt op de kanaalstraat voor de bomen dei worden weggehaald. Dat er klinkers treug komne. en meerdere pleintje gemaakt worden.	1. als bewoners willen we stoplichten bij kruizing j.p coenstraat en kanaalstraat blijft. 2. het parkeren van fiets zoals nu in ontwerp is levensgevaarlijk. 3. kanaalstraat als voorrangsweg zorgt voor 1 doorrijdende meute. voor zijstraten en overstekende mensen niet goed, te denken aan oudere en kinderen. 4, handhaving blijft het allerbelangrijkste van wat bewoners willen, minder dan de gehele verbouwing. 5. Monitoring van verkeer in de zijstraten, hoe frequent en met welke afstemming bewoners ? Wij maken ons enorm zorgen over de veiligeheid van de kinderen die spelen op stoep en straat op kruizing palembang en van riebeeckstraat en ternate van heutszstraat . Dit zijn straten waar geen speelruimte is, waar het nu net te doen is, en waar veel op straat wordt gespeeld. Meer en harder verkeer zal hier fataal kunnen worden. 6a. afval containers... wat wordt er geregeld voor oudere en niet mobiel mensen die in de zijstraten wonen. Hoe krijgen ze hun vuil bij de containers ? 6b. containers zullen vaak geleegd moeten worden, nu al vaak ophoping.	De huidige hoeveelheid verkeer op het kruispunt JP Coenstraat / Kanaalstraat is dusdanig beperkt in omvang dat een verkeerslicht niet nodig is voor een veilige verkeersafwikkeling. Door het instellen van éénrichtingsverkeer wordt de situatie dusdanig overzichtelijk dat het veiliger is om het kruispunt in te richten zonder verkeerslichten. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt gekeken of een kruispuntplateau (verhoogd kruispunt) een nog veiligere oplossing biedt. Waarschijnlijk doelt u op het idee om mogelijk fietsparkeerplaatsen vanaf de rijbaan te bereiken. Gedachte bij dit idee is dat daarmee fietsen over de stoep wordt voorkomen. Uiteraard moet een oplossing voor fietsparkeren veilig zijn voor fietsers. In de volgende ontwerpstap onderzoeken wij wat de beste manier is om fietsparkeren vorm te geven. Vanuit de functie van de weg als hoofdfietsroute is het wenselijk al het verkeer in de voorrang te houden op de Kanaalstraat. Daarnaast is er ook gevoelsmatig een onderscheid in hoofdroute (Kanaalstraat) en de zijstraten. Hierdoor ligt het niet voor de hand om de voorrangssituatie te verwijderen, immers ontstaat hierdoor onduidelijkheid voor de weggebruikers en daardoor verkeersonveiligheid. Zie hoofdstuk 2 en 3 voor een antwoord op uw reactie over handhaving en monitoring. Bij het vaststellen van de richtlijn voor een maximale loopafstand van 125 meter is al rekening gehouden met minder validen. Het gegeven dat er nu geen grote/zware zakken of kliko's weggebracht hoeven te worden maar desgewenst ook kleine porties op elk moment van de dag weggebracht kunnen worden speelt daar ook in mee. In de praktijk blijken de meeste zelfstandig wonende mensen zo'n wandelingetje te kunnen combineren met een bezoek aan kennissen of een winkel. En vaak is er ook sprake van buren of familie die een handje helpen of een verzorger.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
123 vervolg			De containers worden geleegd voordat ze vol raken. Er zit een ingebouwde sensor in die ons laat weten wanneer de container vol dreigt te raken (bijvoorbeeld bij 80% vol). We gaan dan meteen legen. Dat betekent ook dat we niet meer op vaste routes of vaste dagen legen maar wanneer de container bijna vol is. Dat kan ook betekenen dat we die container meerdere keren per week legen. Waar we vooral hulp van de bewoners en winkeliers bij nodig hebben is om het vuil er netjes in te doen en te zorgen dat de inworpopening niet vast komt te zitten door te grote stukken erin te proppen.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
124	Een leefbare, veilige en toegankelijke Kanaalstraat is zeer welkom. De huidige situatie wordt steeds onprettiger en het is momenteel geen fijne straat om te zijn. Heel fijn en goed dat deze plannen er zijn!	Ik maak mij grote zorgen over de verkeerseffecten in de Van Riebeeckstraat. Het is goed dat er monitoring plaats gaat vinden maar daarbij plaats ik wel enkele kanttekeningen bij de uitgangspunten. - In het Monitoringsplan wordt de van Riebeeckstraat niet onder de categorie woonerf maar als een 30km weg aangeduid, hierdoor wordt het toegestane verkeersintensiteit 4000-6000 mvt/etm. Dit is veel te hoog voor normale woonstraat waar nota bene ook nog een basisschool staat en waar veel kinderen wonen. In de IPVE is te lezen dat er in 2017 in de kanaalstraat 4000 verkeersbewegingen waren. In de huidige plannen mogen er dus in de van riebeeckstraat meer verkeersbewegingen zijn dan in de oude situatie in de Kanaalstraat voor er maatregelen volgen. De van Riebeeckstraat wordt in de huidige plannen een doorgaande weg voor circulatieverkeer en dat levert grote risico's op voor de veiligheid en leefbaarheid. - Op dit moment is de van riebeeckstraat tweerichting terwijl dit eigenlijk niet past in de straat. De ruimte om elkaar te passeren is nu al veel te klein. Met meer verkeersdruk wordt het een grote opstopping. Het zou veel beter zijn om het meteen een eenrichtingstraat te maken. - Her verkeerscirculatie plan zoals opgenomen in het IPVE is niet hetzelfde als die in het monitoringsplan. De situatie op de JP Coenstraat richting de Leidsekade is niet hetzelfde. Wordt dit ook (deels) eenrichting of niet? Indien wel dan is veel sluipverkeer door de zijstraten te verwachten. Uiteraard ben ik bereid mijn reactie toe te lichten en/of mee te denken over alternatieven.	Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie over verkeerscirculatie en monitoring. U heeft gelijk met uw opmerking, er zal niets veranderen aan de situatie ter plekke van de J.P. Coenbrug en in het begindeel van de J.P. Coenstraat. De verwarrende plaatjes zijn aangepast in de definitieve versie.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
125	De sfeer is wat mij betreft een prima idee, de klinkers van gevel tot gevel geven een luxere uitstraling, en de smalle straat nodigt uit zachter te rijden.	Ik heb vooral 1 grote zorg (als winkelier) Ik zie rondom de bomen, en random verdeeld door de straat grote betonnen blokken. Laat ik het bankjes noemen! De straat heeft vooral 1 groot probleem en dat zijn groepen hang jongeren, deze blokken nodigen uit om te zitten en daar te verzamelen. Ik zie de rijen scooters en de dreigende sfeer rondom deze jongeren al helemaal voor mij. Ik voel mij bedreigd in onze straat waar wij al 47 jaar handel drijven. Het is klaar, het moet veranderen! Ook zijn de ondergrondse containers een grote zorg! Als ze vol raken zullen ze zakken er naast gezet worden. Als ondernemer wil ik rondom mijn pand dat het netjes is en uitnodigend. Ik zie al voor mij dat ik met die zakken loop te slepen. En regelmatig met een emmer sop de boel schoon kan maken Ik hoop ook dat er iets gestuurd kan worden in het winkel aanbod. Ik weet dat dit niet makkelijk is voor de gemeente. Het is een straat met veel potentie, en hoop hier ons 100 jarig bestaan ooit te kunnen vieren! Als het niet veranderd is die kans klein!	Met de herinrichting willen we een aangename Kanaalstraat en Damstraat maken, waar het prettig verblijven is. Voor het zitten en verblijven kijken we vooral naar de verschillende pleinen. Omdat de afstand tussen deze plekken erg groot is, proberen we (beperkt) op enkele plekken in de straten zelf ook zitplekken toe te voegen. De plekken zijn niet bedoeld om uitgebreid te zitten en te verblijven. Het zijn meer aanvliegplekken, die niet uitnodigen tot lang verblijven of met grote groepen. De angst voor overlast van hangjongeren is bekend. Bij de uitwerking en vormgeving houden we hier rekening mee. Aan de zitplekken geven we als eis mee dat ze hufterproof zijn en in geval van geconstateerde overlast eenvoudig te verwijderen. Vanuit HNI (Het nieuwe inzamelen) wordt bewoners de mogelijkheid gegeven om op elk gewenst moment hun vuil weg te brengen en in een ondergrondse container te doen. Om zoveel mogelijk te voorkomen dat een volle container aanleiding zou kunnen zijn om vuil ernaast te zetten worden deze door ons dynamisch geleegd: in de container zit een sensor die aangeeft dat de container (bijna) vol raakt en dat is voor ons dan signaal om hem meteen te gaan legen. Dat betekent dat we niet op vaste dagen gaan legen maar wanneer het nodig is. In principe verwachten wij dat bewoners in het enkele geval van een storing dat zij dan naar een andere container lopen of hun vuil mee terug nemen. Daarnaast controleren wij regelmatig en kunnen handhavend optreden. Het bestemmingsplan biedt, op dit moment, geen mogelijkheden om onderscheid in het winkelaanbod te maken. We zijn in gesprek met eigenaren van de panden om mee te denken in meer variatie en kijken daarbij ook naar mogelijkheden om dat als gemeente te stimuleren.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
126	Eenvoudiger verkeersstromen meer groen Nagedacht over wateropvang en berging	Logischer toevoer naar parkeergarage, auto's naar Kanaalstraat zouden daar vanzelfsprekend naartoe geleid moeten worden. Minder parkeerplaatsen in de Kanaalstraat, groen hiervoor in de plaats Plek voor dieren bv middels nestkasten en toegankelijke water/drinkplekken Grote bomen planten (geen jonge sprietjes) die iets toevoegen aan de biodiversiteit en nog veel groter kunnen worden. Belofte waarmaken dat het er ook echt meer zijn. Lantaarnpalen die kunnen dimmen in de nacht Heel goede en heldere afvalscheidingsbegeleiding. Heldere instructie op container en beslist geen pasjes. Tel svp de groene m2 en de bomen en kijk of het lukt om die te vermeerderen zoals beloofd. Dat gaat heel snel mis is mijn ervaring. Verboden te stoppen voor auto's op de straat en dit handhaven (zou nu ook al kunnen) Twijfel bij weghalen verkeerslicht, het is en druk en ingewikkeld kruispunt Succes!	De parkeergarage 'Kop van Lombok' heeft een ingang aan de Vleutenseweg. Deze ingang is nu alleen te bereiken vanuit het westen. Met de herinrichting maken wij het mogelijk om de parkeergarage ook vanaf de oostkant (Westplein / Daalsetunnel) te bereiken. In de buurtvisie is afgesproken om in de Kanaalstraat alleen parkeerplaatsen op te heffen voor het plaatsen van ondergrondse afvalcontainers. We onderzoeken of er gemeentelijke (of in beheer van bewoners) nestkasten in de bomen kunnen. De wens is zo groot mogelijke bomen terug te planten. Maar bomen groeien beter als ze jonger zijn. We zoeken naar de beste middenweg in de volgende ontwerpstap. Ook wordt dan bepaald welke soorten er komen. Op de plankaart kunt u zien dat er substantieel meer bomen komen. De verlichting moet bijdragen aan de sfeer (van verblijf) en de functie (winkelstraat) in de straat. En een onveilig of ongemakkelijk gevoel tegengaan. We onderzoeken of dimmen daarbij kan helpen, maar moeten wel aan wettelijke normen en beleid voldoen. Na de plaatsing en voordat we overgaan op de nieuwe manier van inzameling krijgen alle bewoners een brief met daarin uitgelegd hoe het werkt. In de eerste weken erna wordt er ook bij de containers extra aandacht gegeven om vervuiling eromheen zo veel mogelijk te voorkomen. De gemeente heeft het systeem van pasjes tegen betaling afgeschaft. Om veiligheidsredenen zijn de zogenoemde perscontainers (deze kunnen tot 5 keer meer afval bevatten) wel alleen te bedienen met een pas. Dat kan met iedere moderne pas met chip (zoals OV-kaart of bankpas) zodat mensen geen pas van de gemeente aan hoeven te vragen.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
126 vervolg			In de volgende ontwerpstap wordt onderzocht of het 'groen-tenzij'-principe verder verbeterd kan worden, passend bij de functie en sfeer als winkelstraat. Onderdeel van het plan is een stopverbod voor al het gemotoriseerde verkeer. De huidige hoeveelheid verkeer op het kruispunt JP Coenstraat / Kanaalstraat is dusdanig beperkt in omvang dat een verkeerslicht niet nodig is voor een veilige verkeersafwikkeling. Door het instellen van éénrichtingsverkeer wordt de situatie dusdanig overzichtelijk dat het veiliger is om het kruispunt in te richten zonder verkeerslichten. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt gekeken of een kruispuntplateau (verhoogd kruispunt) een nog veiligere oplossing biedt.
127	Veel groen :) Afval ondergronds Sociale veiligheid (verlichting) Infiltratieriolering & nieuwe riolering	Verkeersrichting javastraat (maar ik begrijp dat daar met de bewoners nog naar gekeken wordt) RUIMTE VOOR VERBLIJF: Ik maak me zorgen over overlast als mensen blijven hangen (er is immers meer ruimte voor horeco/verblijf): afval, lawaai, zwervers, uitgaanslocatie studenten... * INFILTRATIERIOOL: lijkt me super! Maar in het filmpje zag ik 'indien mogelijk'. Ik hoop toch wel dat dit overal komt?	Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie over verkeercirculatie. Met de herinrichting willen we een aangename Kanaalstraat en Damstraat maken, waar het prettig verblijven is. Voor het zitten en verblijven kijken we vooral naar de verschillende pleinen. Omdat de afstand tussen deze plekken erg groot is, proberen we (beperkt) op enkele plekken in de straten zelf ook zitplekken toe te voegen. De plekken zijn niet bedoeld om uitgebreid te zitten en te verblijven. Het zijn meer aanvliegplekken, die niet uitnodigen tot lang verblijven of met grote groepen. De angst voor overlast van hangjongeren is bekend. Bij de uitwerking en vormgeving houden we hier rekening mee. Aan de zitplekken geven we als eis mee dat ze hufterproof zijn en in geval van geconstateerde overlast eenvoudig te verwijderen. Of een infiltratieriool mogelijk is, is afhankelijk van de bodemgesteldheid en de grondwaterstand. Bodemonderzoek in de volgende ontwerpstap moet dit uitwijzen.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
128	Kwaliteit van de voorgenomen inrichting. - Vergroening Kanaalstraat en Damstraat. - Sterke samenwerking met bewoners en ondernemers.	Aandacht voor probleemverplaatsing naar omliggende straten. * Planning strictere handhaving en zichtbaar toezicht. Als omwonende maak ik mij grote zorgen over de verplaatsing van de verkeersproblemen uit de vernieuwde Kanaal- en Damstraat naar de straten in de omgeving. Vooral de JP Coenstraat en Van Riebeeckstraat, aan de rand van in het Monitoringsplan Verkeercirculatie als woonerven gekwalificeerde gebieden, zijn de voor de hand liggende alternatieven voor de uit de Kanaalstraat verdreven hardrijders, lachgassnuivers en showchauffeurs. Maar de JP Coen- en Van Riebeeckstraat zijn net zo goed woonstraten. Ook nu, al voor de geplande herinrichting, wordt er in JP Coen- en Van Rieckstraat agressief, te hard, onverantwoord en tegen het verkeer in gereden. Zie o.a. meldingen [nummers meldingen]. Het laatste wat deze straten nodig hebben is meer verkeer, en al helemaal niet van het soort dat elke verkeersregel negeert. Behalve over toenemend race- en showverkeer ben ik ook bezorgd om extra vrachtverkeer. De versmalde JP Coenbrug en de kruising JP Coen- en Van Riebeeckstraat maken duidelijk dat de straten niet geschikt zijn voor zwaar transport. Dit verhindert sommige leveranciers niet om, desnoods met 1 of 2 keer steken, de bocht te nemen. Ook hier geldt: als de straten de huidige verkeerslast al niet verdragen, hoe gaat het dan als de Kanaalstraat niet langer in oostelijke richting begaanbaar is? Het Monitoringsplan is letterlijk niet meer dan de titel suggereert: een plan om te bekijken hoe de situatie zich ontwikkelt, plus een tot weinig verplichtende verwijzing naar ‘Bepalen noodzaak en ontwerp flankerende maatregelen’	Zie paragraaf 2.2.2 en hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie over handhaving en verkeerscirculatie.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
128 vervolg		1. Wie zijn de leden van de klankbordgroep en hoe is deze bereikbaar? 2. Wie is binnen het project vanuit de gemeente het aanspreekpunt voor de monitoring en maatregelen m.b.t. verkeerseffecten van het plan? 3. Welke maatregelen kunnen nu al worden voorbereid? Zijn daarvoor ook middelen beschikbaar?	
129	Dat het de drukte en leefomgeving enigszins zal verbeteren	Ik teken protest aan voor de plaatsing van de betonnen banken die hier en daar voor de winkels worden geplaatst , deze zullen worden gebruikt door hangjongeren , met alle gevolgen van dien , dat bij ons allen bekend is . Overlast en rommel achterlaten !! Geachte M , ik ben eigenaar van [winkel bekend] . Ook bij mij voor de deur zijn er banken getekend op de afbeelding . Niet doen komt overlast van !!!	Met de herinrichting willen we een aangename Kanaalstraat en Damstraat maken, waar het prettig verblijven is. Voor het zitten en verblijven kijken we vooral naar de verschillende pleinen. Omdat de afstand tussen deze plekken erg groot is, proberen we (beperkt) op enkele plekken in de straten zelf ook zitplekken toe te voegen. De plekken zijn niet bedoeld om uitgebreid te zitten en te verblijven. Het zijn meer aanvliegplekken, die niet uitnodigen tot lang verblijven of met grote groepen. De angst voor overlast van hangjongeren is bekend. Bij de uitwerking en vormgeving houden we hier rekening mee. Aan de zitplekken geven we als eis mee dat ze hufterproof zijn en in geval van geconstateerde overlast eenvoudig te verwijderen.
130	Ik hoop dat de eenrichtingsverkeer een deel van de problemen zal oplossen	Met het ontmoedigen van vervoer naar de Kanaalstraat met de auto mis ik uitleg over hoe gebruik van de fiets wordt gestimuleerd en waar men zijn fiets eventueel kan stallen. Er is nu al een tekort aan stallingsmogelijkheden. Met de nadruk op “ontmoeting en verblijf” zal de hoeveelheid afval nog verder toe gaan nemen. Wordt hier rekening mee gehouden met betrekking tot afvalbakken? En wordt er op afval op straat gooien gehandhaafd? Nu niet. De BOA’s durven geen confrontaties aan te gaan hierover of vinden het onbelangrijk. Het afval probleem beperkt zich niet tot de Kanaalstraat zelf. Met de ramadan, corona en het mooie weer wordt er nu ontzettend veel eten dat aangeschaft is op de Kanaalstraat en Damstraat buiten geconsumeerd en zijn de zijstraten en Timorkade een grote vuilnisbelt geworden. Er zijn onvoldoende afvalbakken op de Timorkade en ze zijn altijd vol / worden niet voldoende geleegd.	Het voorgestelde ontwerp is een ontwerp op hoofdlijnen. In het ontwerp is ruimte gehouden voor zogenoemde functiestroken. In deze stroken zoeken we naar extra ruimte voor groen en fietsparkeren. Bij het uitwerken van het ontwerp in de volgende fase wordt gestreefd naar een vergroting van het aantal fietsparkeermogelijkheden ten opzichte van de huidige situatie. Het aantal en de locatie van de afvalbakken wordt in de volgende ontwerpstap bepaald. Wellicht kunnen ‘persafvalbakken’ worden geplaatst. Uw meldingen over handhaving en afvalbakken op de Timorkade hebben wij doorgegeven aan de betreffende afdelingen.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
131	1) volledig concept met aandacht voor leefbaarheid voor de bewoners. 2) Dat er wordt nagedacht over hoe overlast via infrastructurele maatregelen wordt tegengegaan. Het is natuurlijk allang bekend dat de Kanaalstraat veel verkeer en volk aantrekt wat zowel het gevoel van veiligheid als de effectieve veiligheid aantast. In de Javastraat zijn eerder enkele parkeerplaatsen opgegeven dichtbij de Kanaalstraat, wat in mijn beleving sterk heeft bijgedragen aan het verminderen van overlast. Maar dit betekent vermoedelijk ook dat de overlast verschuift en daarom is een bredere aanpak gewenst. Het concept maakt wildparkeren moeilijker en maakt het onaantrekkelijker om in de buurt rond te blijven rijden en te ‘flaneren’.	Ik vrees voor verkeer dat via de Kanaalstraat de ene kant op rijdt en via de Ceramstraat weer terug. En dat dan keer op keer op keer. Ik heb hier zelf geen oplossing voor bedacht, maar dit is dus een vrees. Doorgaan met het plan!	Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
132	Het streven naar meer rust in het straatbeeld en vooral: het eenrichtingsverkeer waardoor hinderlijk gedrag van automobilisten fors wordt verminderd. Dat zal een enorm verschil uitmaken, in positieve zin. Geweldig idee om de prullenbakken tegen de gevels te plaatsen, zodat er geen fietsen aan vastgemaakt kunnen worden!	Het pleintje bij de Ouderijnbrug/Bilitonkade is nu vooral een stortplaats en geen pleintje waar je graag bent. Niemand heeft zin om naast een vuilstort op een bankje te zitten. Het opknappen van dat pleintje mag wat mij betreft meer nadruk krijgen. Het wordt mooi!	Dit probleem is bekend en leeft breed in de wijk. Het zijn nu niets-zeggende plekken, waarbij het uitnodigend is om afval zomaar te dumpen. In het plan wordt de verblijfskwaliteit van de plekken verhoogd. De plekken zullen aantrekkelijker en uitnodigender worden gemaakt. De verwachting is dat dit het afvaldumpen zal tegengaan.
133	Versmalde Kanaalstraat met eenrichtingverkeer.	De Abel Tasmanstraat wordt niet meer op de 5-sprong met de JP Coenstraat aangesloten maar op iets meer afstand en voorzien van een uitritconstructie. Geen probleem. Maar wat ik in het ontwerp mis, is een vluchtheuvel in de Kanaalstraat, gezien het tweerichtingsverkeer op de Kanaalstraat, dat nu ook al vaak weinig ruimte geeft aan fietsers die de Abel Tasmanstraat in willen. Ik heb een dringend verzoek hier wel een vluchtheuvel aan te brengen. In het plan noemt u het rooien van de huidige iepen, waarbij het hout gebruikt kan worden voor meubilair. Als molenaar bij houtzaagmolen De Ster bied ik aan mee te denken over zaagwerk op de molen en toepassing van het hout.	De locatie waarop de Abel Tasmanstraat aansluit op de Kanaalstraat wijzigt niet in het voorgestelde ontwerp. Wel verandert de vormgeving naar een uitritconstructie. Doordat de Kanaalstraat smaller wordt vormgegeven is deze makkelijker over te steken. In de vormgeving is het niet wenselijk een midden eiland toe te voegen. Hierdoor zou de weg aan beide zijden te veel uitbuigen wat ter hoogte van het kruispunt van de JP Coenstraat vanuit verkeersveiligheidsoogpunt onwenselijk is. Dank! Leuk. Doen we.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
134	Meer rust in de kanaalstraat qua verkeer, meer groen, qua indeling van de ruimte veiliger om te fietsen en te lopen, meer afstand op de stoep zodat je beter afstand kunt houden van elkaar, het ziet er gezelliger uit.	De impressie is ook een bijdrage aan gentrificatie van de wijk. Initiatieven, goed bedoeld, kunnen zonder er zich bewust van te zijn, datgene kapot maken dat de wijk, in dit geval Lombok, zo bijzonder maakt. (?) In het filmpje wordt wel aangegeven dat het verkeer in de zijstraten goed in de gaten gehouden gaat worden. Wat betekent dat, in de gaten houden? Er zal in bijvoorbeeld Van Riebeeckstraat een toename van verkeer gaan zijn, althans dat lijkt me wel, auto's moeten ergens heen en gaan rondjes rijden. Wat zijn de verwachtingen op dit moment? Wat als deze zijstraten straks de straten de racestraten worden? Gebeurd nu ook al, maar de kans dat het toeneemt omdat racen in de kanaalstraat niet meer kan is te verwachten. En hoe worden auto's gestimuleerd om in de parkeergarage kop van lombok te parkeren? Zijn de tarieven vriendelijker dan in de straten? En wat is de impact van deze verandering voor de ondernemers in de Kanaalstraat? Ik kan me voorstellen dat niet alle ondernemers er blij mee zijn aangezien veel mensen vanuit de hele stad hier boodschappen komen doen en de auto vaak voor de deur volladen met de zware boodschappen. Ik begrijp de zorgen van het hard rijden van auto's in de Kanaalstraat. Ik vind het ook niet prettig fietsen in de Kanaalstraat. Het kan er behoorlijk gevaarlijk zijn. Zelf wonen we tegenover het Molenpark waar veel jongeren in de avond met elkaar hangen. Ik vraag me af wat de impact van de fysieke verandering gaat brengen m.b.t. deze jongeren. Door de locatie fysiek te veranderen los je niet perse het probleem van overlast van jongeren in de Kanaalstraat op. Verplaatst het probleem zich en waarheen? Komt er in het plan ook ruimte (in de breedste zin) voor jongeren? Op welke manier worden jongeren betrokken bij de plannen? Ondanks de onrust die soms ervaren wordt, ervaar ik de aanwezigheid van de jongeren in de wijk ook als een stuk levendigheid. Veel van de jongeren wonen hier in de wijk. Het is hun wijk. Waar in de wijk zijn er activiteiten voor deze jongeren? Hangplekken? Staat hier iets over in de plannen?	Het publiek in de straten is zeer divers. Eén van de karaktervolle punten van de Kanaalstraat en Damstraat. Het klopt dat dit in de impressie minder goed naar voren komt. Maar ook in de toekomst willen we graag dit gemêleerde publiek en bewoners behouden. In het vervolg maken we meer waarheidsgetrouwe impressies. Let wel: het is slechts een impressie. Zie hoofdstuk 2 en 3 voor een antwoord op uw reactie over de integrale aanpak van de Kanaalstraat – Damstraat (inclusief jongerenwerk) en verkeerscirculatie.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
135	Identiteit De Kanaalstraat en de Damstraat zijn het multiculturele hart van de wijk. De identiteit van de straat wordt bepaald door de historie, de winkeltjes, de uitstallingen, de geveltjes en de mediterrane 'look en feel'. De wanden van de straat zorgen voor het decor. Een inrichting die de gevels het meest laat spreken is daarbij essentieel. Maar de identiteit wordt ook bepaald door het gebruik: het winkelend publiek, de bewoners, de ondernemers, de forensen, de auto, de ets, het laden en lossen. De straten en het verkeer doen soms wat chaotisch aan. Maar dit chaotische heeft wel z'n charme en draagt bij aan het karakter van de straten. Dit zijn kwaliteiten die gekoesterd worden.	Bovengenoemde tekst staat in hoofdstuk 3 van het Programma van eisen. "Het multiculturele karakter" "De mediterrane 'look en feel" "het chaotische heeft zijn charme" "het koesteren van deze kwaliteiten" Ik hoop dat de gemeente dit gaat waarmaken. De foto van het nieuwe straatbeeld laat dit niet zien. Ik zie een aangeharkte nette Hollandse straat die in een nieuwbouw wijk niet zou misstaan. Ik herken op geen enkele manier de sfeer die U wenst te behouden. Ik geloof er niet in dat het gebruik van drugs in deze buurt geweerd wordt door er een nette straat van te maken. In iedere stad is een buurt die aantrekkelijk is voor dealers Dat bewoners daar last van hebben is begrijpelijk. Dit probleem lijkt nergens goed opgelost te kunnen worden. Misschien moeten we accepteren dat er wijken zijn die dit aantrekken. Het aanleggen van rode fietspaden omdat dat zo prettig fietst(?) lijkt mij een totaal onnodige financieel investering. Die betonblokken overigens ook. Plaats maken voor terrassen zal de leefsfeer niet verbeteren als daar alcohol geschonken gaat worden. De auto's zullen door eenrichtingsverkeer rondjes blijven rijden om een parkeerplek te vinden. omliggende straten zullen daar last van krijgen.	Het publiek in de straten is zeer divers. Eén van de karaktervolle punten van de Kanaalstraat en Damstraat. Het klopt dat dit in de impressie minder goed naar voren komt. Maar ook in de toekomst willen we graag dit gemêleerde publiek en bewoners behouden. In het vervolg maken we meer waarheidsgetrouwe impressies. Let wel: het is slechts een impressie. De aanpak van drugsoverlast is er één van lange adem en ligt primair bij het veiligheidsbeleid. Zie hiervoor hoofdstuk 2. Er worden alleen fietsstroken aangelegd op de Kanaalstraat-west, in combinatie met het tweerichtingsverkeer. Dit zijn geen fietspaden, maar geven de fietser op dit wegvak een duidelijke plek op de weg. Gezien de functie van de Kanaalstraat als hoofdfietsroute is dit wenselijk. Terrassen zijn onderdeel van het verbeteren van de verblijfskwaliteit. Een verbod op alcohol is niet aan de orde. U geeft aan dat u verwacht dat de verkeerscirculatie rondom de Kanaalstraat/Damstraat in de nieuwe situatie zal leiden tot ander verkeersgedrag. Ook geeft u aan dat dit mogelijk leidt tot ongewenste verkeerstromen op omliggende wegen. Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie over verkeerscirculatie.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
136	Ziet er mooi en groen uit.	Gisteren zat ik vijf uur lang (tussen 14-19 uur) bij Kopu susu, het cafe bij de kruising Kanaalstraat en JP Coenstraat. Het valt me op dat er zo ontzettend hard gereden word. Ik adviseer dat u het stoplicht in de JP Coentraat gewoon houdt. Dat is echt belangrijk! Mooie plannen!	De huidige hoeveelheid verkeer op het kruispunt JP Coenstraat / Kanaalstraat is dusdanig beperkt in omvang dat een verkeerslicht niet nodig is voor een veilige verkeersafwikkeling. Door het instellen van éénrichtingsverkeer wordt de situatie dusdanig overzichtelijk dat het veiliger is om het kruispunt in te richten zonder verkeerslichten. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt gekeken of een kruispuntplateau (verhoogd kruispunt) een nog veiligere oplossing biedt.
137	Eenrichtingsverkeer, snelheid beperkende maatregelen.	Stoplicht hoek Kanaalstraat/J.P. Coenstraat moet absoluut blijven, anders wordt het een racebaan. Dat is het nu vaak al (tussen de snelheidsdrempels).	De huidige hoeveelheid verkeer op het kruispunt JP Coenstraat / Kanaalstraat is dusdanig beperkt in omvang dat een verkeerslicht niet nodig is voor een veilige verkeersafwikkeling. Door het instellen van éénrichtingsverkeer wordt de situatie dusdanig overzichtelijk dat het veiliger is om het kruispunt in te richten zonder verkeerslichten. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt gekeken of een kruispuntplateau (verhoogd kruispunt) een nog veiligere oplossing biedt.
138	Een mooi plan! Ik ben vooral blij met het eenrichtingsverkeer voor auto's op het oostelijke deel van de Kanaalstraat. Samen met andere maatregelen zoals de bredere trottoirs, een betere aansluiting op centrum en het extra groen wordt het prettiger en veiliger om er te winkelen, te wandelen en (naar het centrum of het station) te fietsen. Met de nieuwe inrichting van de pleinen hoop ik dat het echte verblijfspleinen worden, gezellige pleinen waar mensen elkaar kunnen ontmoeten.	Wel vraag ik me af of hoe de nieuwe maatregelen in de Damstraat-zuid en de Kanaalstraat-oost uitpakken voor de veiligheid van fietsers en voetgangers. Het wordt een stuk overzichtelijker dan nu, zeker voor voetgangers, en dat is een hele verbetering. Maar als het stopverbod en het laden en lossen op aparte laad- en losplaatsen niet goed worden gehandhaafd en er niet tegen snelheidsovertredingen wordt opgetreden, blijft het vooral voor fietsers chaotisch en gevaarlijk. Een ding in het plan is me niet duidelijk. Op een aantal plaaten (pagina's 27, 28 en 35) staat dat er op de Kanaalstraat-west aparte fietsstroken komen, maar op p. 47 staat over aansluiting van de Ouderijnbrug op de Kanaalstraat "Aan de zijde van de Kanaalstraat houden de fietsstroken op. De fietsers en het gemotoriseerde verkeer voegen samen na het verkeersplateau." Komen er nu wel of niet fietsstroken?	1. In de nieuwe situatie wordt van alle verkeersdeelnemers aangepast gedrag verwacht. Om dit te kunnen realiseren is niet alleen een aanpassing nodig van de inrichting van de weg, maar ook van het aanwezige groen, parkeervakken en het laden en lossen. Handhaving op het gewenste verkeersgedrag in de nieuwe verkeerssituatie is onderdeel van de integrale aanpak van de Kanaalstraat en Damstraat.. 2. Voorstel is om op de Kanaalstraat West fietsstroken aan te leggen. Dit op het wegvak met tweerichtingsverkeer voor het gemotoriseerde verkeer. Hier is de fietser de belangrijkste verkeersdeelnemer. En op de Kanaalstraat Oost, waar het éénrichtingsverkeer voor het gemotoriserde verkeer van toepassing is. Daar dienen fietsers nog meer op te letten, vooral op overstekende voetgangers. Wordt een gemengd profiel gekozen zonder fietsstroken.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
139		Brief Winkeliersvereniging Lombok	Zie bijlage 1 voor de brief van de Winkeliersvereniging Lombok en ons antwoord daarop.
140	meer bomen bredere trottoirs vergroenen van de pleinen en trottoirs rode fietsstroken eenrichtingsverkeer stopverbod ondergrondse containers	Ik maak me zorgen over de nieuwe bomen, vind het heel belangrijk dat deze echt groot zijn en niet dat het nog jaren duurt voor er een echte boom staat. 2) Hoe zorgen we dat de snelheidsduivels en het roekeloos rijden echt afnemen? Duidelijker aangeven dat het een 30 km zone is. Dit bijv ook op de weg schilderen. Hoge drempels die de snelheid eruit halen. Elke avond met mooi weer verandert de omgeving Kanaalstraat -JP Coen- en de straten er omheen in een race circuit. Veel geluidsoverlast door motoren en cruisende auto's die met veel decibellen door de straten scheuren. 3) Ik zou willen dat autoverkeer voor winkelend publiek sterker ontmoedigd wordt. Door minder parkeerplaatsen bijvoorbeeld. Hoe gaan we voorkomen dat de kwetsbare fietsers in de versmalde straat zich niet nog onveiliger gaan voelen door arrogante automobilisten die zich de koning van de weg voelen en de straat 'ownen'? Ik zou willen pleiten voor een fietsstraat. 4) Is er voldoende ruimte om je fiets te parkeren? 5) Ik moet elke ochtend met twee kleine kinderen op hun eigen fietsje vanuit de JP Coen linksaf de Kanaalstraat opdraaien naar school (richting Rijnbrug). Nu met stoplichten is dat voor kinderen overzichtelijk en duidelijk. Ik vrees of ze zonder stoplichten nog veilig aan de beurt komen. 6) Snelheid beperken op de Kanaalstraat tussen JP Coenstraat en Rijnbrug. duidelijk aangeven wat de max is, ribbel in het wegdek in overgang naar de fietsstrook. meer drempels. Het is daar een racebaan.	De wens is zo groot mogelijke bomen terug te planten. Maar bomen groeien beter als ze jonger zijn. We zoeken naar de beste middenweg in de volgende ontwerpstap. Ook wordt dan bepaald welke soorten er komen. Het voorgestelde ontwerp gaat uit van een gelijk aantal drempels (snelheidsremmers) als de huidige situatie. Het aantal drempels is conform de richtlijnen geplaatst, dat wil zeggen dat de gehanteerde afstanden tussen de drempels voldoen aan de richtlijnen (voor een woonstraat met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur). Door te kiezen voor een smallere weg (smaller profiel) zal het gemotoriseerde verkeer langzamer rijden dan in de huidige situatie. Asociaal verkeersgedrag is echter nooit volledig af te dwingen door de inrichting van de weg. Gekoppeld aan de herinrichting zal handhaving ingezet worden om het gewenste verkeersgedrag na te streven. In de buurtvisie is afgesproken om in de Kanaalstraat alleen parkeerplaatsen op te heffen voor het plaatsen van ondergrondse afvalcontainers. Door de aanwezige winkels en bijbehorend gemotoriseerd verkeer (laden & lossen en bezoekers) is het niet passend om de Kanaalstraat in te richten als fietsstraat waar de auto te gast is. Naast het gemotoriseerd verkeer steken er veel voetgangers over en is het van belang dat alle verkeersdeelnemers op elkaar letten. Ook van de fietsers wordt een aangepast gedrag verwacht, ze rijden dan wel op een hoofdfietsroute maar dienen zich te realiseren dat ze alert moeten zijn op overstekende voetgangers en laad en losverkeer. Een inrichting als fietsstraat is om deze reden niet gepast.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
140 vervolg		7) JP Coenstraat betrekken in de aanpak (tussen kanaalstraat en de munt). Er is daar onnodig veel cruisend verkeer dat te hard rijdt, intimiderend is en geluidsoverlast veroorzaakt. Weg versmallen met plantenbakken, fietsers en overstekende kinderen beschermen. Hogere drempels maken: na de herinrichting zijn de drempels niet even hoog. De snelheid wordt er onvoldoende uitgehaald! Van groot belang dat er ook daadwerkelijk gehandhaafd (incl. bekeuring!) gaat worden op het stopverbod. Containers tijdig legen en zwerfafval bestrijden en beboeten. Handhaven met camera's, ook voor snelheid.	Het voorgestelde ontwerp is een ontwerp op hoofdlijnen. In het ontwerp is ruimte gehouden voor zogenoemde functiestroken. In deze stroken zoeken we naar extra ruimte voor groen en fietsparkeren. Bij het uitwerken van het ontwerp in de volgende fase wordt gestreefd naar een vergroting van het aantal fietsparkeermogelijkheden ten opzichte van de huidige situatie. De huidige hoeveelheid verkeer op het kruispunt JP Coenstraat / Kanaalstraat is dusdanig beperkt in omvang dat een verkeerslicht niet nodig is voor een veilige verkeersafwikkeling. Door het instellen van éénrichtingsverkeer wordt de situatie dusdanig overzichtelijk dat het veiliger is om het kruispunt in te richten zonder verkeerslichten. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt gekeken of een kruispuntplateau (verhoogd kruispunt) een nog veiligere oplossing biedt. Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie over aanpakken van zijstraten. Het handhaven van het stopverbod is onderdeel van de plannen. Om zoveel mogelijk te voorkomen dat een volle container aanleiding zou kunnen zijn om vuil ernaast te zetten worden deze door ons dynamisch geleegd: in de container zit een sensor die aangeeft dat de container (bijna) vol raakt en dat is voor ons dan signaal om hem meteen te gaan legen. Dat betekent dat we niet op vaste dagen gaan legen maar wanneer het nodig is. In principe verwachten wij dat bewoners in het enkele geval van een storing dat zij dan naar een andere container lopen of hun vuil mee terug nemen. Daarnaast controleren wij regelmatig en kunnen handhavend optreden. Het huidige cameratoezicht wordt gecontinueerd. Indien uit meldingen blijkt dat er sprake is van overlast kan er extra cameratoezicht aangevraagd worden.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
141		Brief Fietsersbond	Zie bijlage 2 voor de brief van de Fietsersbond en ons antwoord daarop.
142		· In de zijstraten wordt heel vaak spookgereden. Ik verwacht dat deze overlast blijft - of zelfs toeneemt - na de herinrichting. Dit kan worden tegengegaan door een slinger aan te brengen in de zijstraten, zoals die reeds bestaat op de Lombokstraat noordzijde en de Javastraat noordzijde. Zelf woon ik op de Riouwstraat zuid en zie dagelijks tientallen spookrijders voorbij komen, vaak ook nog eens met zeer hoge snelheid dus levensgevaarlijk. Dus ik zou erg blij zijn als onze straat een slinger krijgt. Het zou helemaal geweldig zijn als elke zijstraat in Lombok Oost zo'n slinger kreeg, dat voorkomt spookrijden en te hard rijden en komt het woongenot dus zeer ten goede. · Graag vraag ik extra aandacht voor de boomsoorten die worden geplaatst. In de buurt liggen jaarlijks heel veel bloesems van de ruwe berk (voorbeeld 1 - voorbeeld 2), deze blijven erg lang liggen, komen woningen binnen en zorgen o.a. voor verstoppingen en gladheid. Dus de gemeente doet er goed aan geen ruwe berk meer te planten! De bomen in de Riouwstraat zuid zijn voor een groot deel dood of stervende, dus ik zou erg blij zijn als ook hier voor een andere soort wordt gekozen. Erg goede kandidaten zijn de amberboom (Liquidambar styraciflua) en winterlinde (Tilia Cordata), die goed groeien in vervuilde lucht, bijen aantrekken, een heerlijke geur verspreiden en het hele jaar door een prachtige uitstraling hebben. Een combinatie van beide bomen zou erg mooi zijn.	Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie over verkeerscirculatie. U bedoelt mogelijk de Iepen. De zaden dwarrelen in het voorjaar in wolken van de bomen. Een aantal bewoners zegt dit juist prachtig te vinden. Maar uiteraard is de door u ervaren overlast niet fijn. Bij de boomkeuze zijn dit soort zaken inderdaad belangrijk. Beheer, een standplaats in de verharding. Maar ook moeten de bomen passen bij de functie als woon-/winkelstraat. En passen bij alles wat eronder gebeurt. En toch ook bijdragen aan het klimaat en de biodiversiteit. Wij nemen uw suggesties mee bij het voorstel voor de te planten boomsoorten. Het herinrichten van zijstraten is geen onderdeel van de herinrichting Kanaalstraat. Voor kleinschalige initiatieven als bijvoorbeeld het plaatsen van bloembakken kunt u terecht bij het wijkbureau: www.utrecht.nl/west. Meldingen over bomen kunt u doorgeven aan de beheerder via https://utrecht.slimmelden.nl.

Nr.	Wat spreekt u aan?	Wat kan volgens u beter?	Antwoord
143		Mag ik nog wel een zorgenpunt met jullie delen? Ik vraag me namelijk af of het eenrichting verkeer van Damstraat naar JP Coenstraat niet gaat leiden tot meer autoverkeer dat doorrijdt in de richting van de Bilitinkade/Laan van Nieuw Guinea. Daar ervaren we nu namelijk reeds regelmatig flinke drukte komend vanuit Kanaalstraat en ik ben bang dat kan toenemen met mee ‘ terugkerende auto’s’ vanuit de Kanaalstraat als die eenrichting is.Dat automobilisten in plaats van bij de JP Coenstraat af te slaan richting Vleutenseweg, auto’s rechtdoor steken door de Laan van Nieuwe Guinea richting Spinozaplantsoen. Ik geef dit de Gemeente graag mee om rekening me te houden in de uitwerking van de plannen in de praktijk.	Zie hoofdstuk 3 voor een antwoord op uw reactie over verkeerscirculatie.

Bijlage 1 Brief Winkeliersvereniging Lombok en antwoord gemeente

Brief Winkeliersvereniging Lombok	Antwoord gemeente
Via deze weg willen wij als Winkeliersverenging Lombok onze reactie geven op het conceptontwerp herinrichting Kanaalstraat/Damstraat. Wij zijn blij dat er eindelijk een ontwerp ligt. We herkennen veel van wat in de Buurtvisie was uitgewerkt. De buurtvisie blijft voor ons ook het belangrijkste kader op grond waarvan wij het voorstel toetsen. De straat heeft er veel te lang, veel te slecht bijgelegen. Ook de verkeersveiligheid en het tegengaan van hufter gedrag zal erbij geholpen zijn. Het is fijn en noodzakelijk als de schop snel de grond in gaat. Wij zijn blij dat gemeente wil investeren in de Kanaalstraat. Kwaliteit, leefbaarheid en duurzaamheid staan daarbij hoog in ons vaandel. De straat verdient het na zoveel jaren een fatsoenlijke inrichting die past bij het unieke winkelgebied wat we zijn in het karakteristieke Lombok. Hieronder een aantal opmerkingen, vragen en verzoeken vanuit de Winkeliersvereniging Lombok bij de verdere uitwerking.	Bedankt voor uw uitgebreide reactie op het conceptontwerp van de herinrichting Kanaalstraat-Damstraat. Wij hebben de samenwerking met de winkeliersvereniging tijdens het maken van het conceptontwerp als prettig en constructief ervaren. De noodzaak tot herinrichting delen wij volledig en wij zetten ons ervoor in om de herinrichting zo snel als mogelijk is, uit te voeren.
Planproces In het proces maken wij ons grote zorgen over de stapeling aan werkzaamheden die plaats gaan vinden. Om te beginnen natuurlijk de werkzaamheden aan de Kanaalstraat/Damstraat zelf die waarschijnlijk tot wel 1,5 jaar kunnen duren. Daarnaast staat er in onze directe omgeving veel te gebeuren zoals de herinrichting van het Lombokplein/Westplein. Wij maken ons grote zorgen over de bereikbaarheid van ons gebied gedurende deze stapeling van werkzaamheden. Een teruglopende bereikbaarheid en daarmee inkomsten, gedurende de werkzaamheden, zijn voor een beperkte tijd te op te vangen door de ondernemers. Maar bij een stapeling van werkzaamheden zal dat dramatisch uit kunnen pakken voor veel ondernemers, zeker waar er door de corona-periode veel buffers zullen zijn verdwenen bij ondernemers. Dit vraag afstemming, planning en ook flankerend beleid (en middelen) om gedurende de werkzaamheid de bereikbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte op (hoog) niveau te houden. Klanten moeten zich ook tijdens de werkzaamheden welkom en veilig voelen. >> (Veel)meer aandacht voor goede afstemming, planning en flankerende maatregelen om het winkelgebied bereikbaar, toegankelijk en aantrekkelijk te houden gedurende de (stapeling van) werkzaamheden in de straat en directe omgeving.	Onderdeel van de volgende ontwerpstap is om een uitvoerings- en faseringsplanning te maken. Deze wordt afgestemd op de uitvoerings- en faseringsplanning van het project Lombokplein. Met de projectleider van het project Lombokplein is afgesproken om hier gezamenlijke uitgangspunten voor te formuleren zodat bereikbaarheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid tijdens de werkzaamheden eenduidig geborgd is en niet per project wisselt. Uiteraard stemmen we deze ook af met betrokken stakeholders, waaronder de winkeliersvereniging.

Brief Winkeliersvereniging Lombok	Antwoord gemeente
Plangebied Wat betreft plangebied maken wij ons zorgen over de aansluiting bij de projecten in de omgeving. De Damstraat wordt straks verlengd tot bij het huidige NH Hotel, echter valt één stuk van de straat binnen het project Kanaalstraat en het andere binnen project Lombokplein. We zien dat dit nu al voor afstemmingsproblemen zorgt (zoals bij plaatsing afvalcontainers). Wij missen de coördinatie tussen deze projecten en (tijdige) afstemming hierin met de ondernemers. Dit stuk vormt de entree van het winkelgebied. In materialisering en profiel is het in onze noodzakelijk dat dit goed op elkaar is afgestemd en integraal wordt ontworpen. Dit geldt ook voor het kwaliteitsniveau van de inrichting. >> Integraal ontwerp van de (verlengde)Damstraat met goede afstemming met ondernemers. Realisatie van een hoogwaardige entree van het winkelgebied.	Ook wij willen voorkomen dat er allerlei rare materiaal-, verharding-, profiel- en beheer-overgangen zijn. We zoeken juist naar een goede aansluiting van de verschillende gebieden op elkaar. Er is regelmatige afstemming tussen de projecten Lombokplein en Kanaalstraat-Damstraat. Eén van de belangrijkste aandachtspunten daarbij is de vormgeving van de entree aan de zijde van de Damstraat. Het klopt dat formeel de plangrens precies door deze entree heen loopt. In de volgende ontwerpstap wordt de vormgeving van de entree gezamenlijk uitgewerkt en uiteraard zullen we u daar ook bij betrekken.
Kwaliteit Openbare Ruimte In het voorstel wordt de Kanaalstraat en Damstraat ingericht op kwaliteitsniveau 'Domstad Bijzonder'. Dit zorgt voor een in onze ogen vreemde tweedeling in ons gebied. Het Moskeeplein is aangewezen op niveau 'Utrecht Allure' en ook onze direct omgeving wordt straks op dit niveau ingericht. De (verlengde)Damstraat kent anders straks twee verschillende kwaliteitsniveau wat betreft inrichting en onderhoud. Deze knip is onze ogen onwenselijk. Het winkelgebied Damstraat/Kanaalstraat sluit juist goed aan bij het centrum en de ontwikkeling rondom het Beurs- en Westplein. Het winkelgebied kan helpen bij het beter spreiden van bezoekers (toeristen) en het gebied beschikt hiervoor over een uniek, onderscheidend en historisch karakter. Inrichting en onderhoud op niveau 'Utrecht Allure' sluit in onze ogen om meerdere reden beter aan bij wensen zoals verwoord in de Buurvisie en (gemeentelijke)ontwikkelingen in onze omgeving. >> Verzoek om inrichtingsniveau aan te passen voor het gehele gebied naar 'Utrecht Allure'	In de Kadernota Openbare Ruimte is vastgelegd welk kwaliteitsniveau voor welk gebied geldt. De Kanaalstraat-Damstraat en Moskeeplein zijn daarbij bijzondere plekken waar meer mogelijk is dan standaard inrichting (Domstad Bijzonder). Dat doen wij bijvoorbeeld al in de materialen die wij voorstellen (klinkerverharding). Zodat er straks een gebied ontstaat, met een eigen identiteit (ondersteund door Domstad Bijzonder), wat bijdraagt aan het goed functioneren van het winkelgebied en Utrecht. En wel zo dat het goed ingebed in en aangetakt is op de stad Utrecht. Overigens geldt kwaliteitsniveau Domstad Bijzonder in het project Lombokplein ook voor het gebied ten noorden van de (door te trekken) Leidsche Rijn. Er zal dus geen sprake zijn van plotselinge overgangen.

Brief Winkeliersvereniging Lombok	Antwoord gemeente
Fietsverkeer en parkeren Bewoners en bezoekers moeten gemakkelijk op de fiets naar het gebied kunnen komen. Insteek in de Buurtvisie is echter altijd geweest dat de fietser “met haast” en de doorgaande fietsers bij voorkeur niet de Kanaalstraat gebruiken maar de Vleutenseweg en Leidsekade. De Kanaalstraat is geen ‘fietssnelweg’. Wij zien weinig terug het uitgangspunt doorgaande fietsers (met haast) om te leiden en te verleiden om de routes te nemen om de Kanaalstraat heen. Dit vraagt een (beter) doordachte uitwerking waarbij inrichting (en verleiding) een belangrijke rol speelt. Gedacht kan worden aan het schrappen van het verlaagd fietspad langs het Moskeeplein (shared-space) of andere maatregelen bij de kruising Kanaalstraat/Kanonstraat om fietsers zo veel mogelijk om te leiden. Ook maken wij ons zorgen over het fietsparkeren, wij missen hier nog een goede uitwerking bij. Meer ruimte op de stoep maakt het ook aantrekkelijk hier meer fietsen te parkeren. Wij zien nu al een toenemend wildgroei aan fietswrakken en verrommeling. Flankerende maatregelen om dit verder te voorkomen zijn onze ogen nodig >> Verzoek om aanvullende maatregelen te nemen om doorgaand fietsverkeer (en fietsers met ‘haast’) te ontmoedigen de Kanaalstaat te gebruiken. >> Verzoek tot flankerende maatregelen om overlast van geparkeerde fietsen in de openbare ruimte te voorkomen.	De Kanaalstraat heeft de status van hoofdfietsroute en is nodig om de enorme aantallen fietsers in West goed te kunnen spreiden. Daarbij heeft de Kanaalstraat wel een andere uitstraling omdat het een winkelgebied is met klinkerverharding in plaats van rood asfalt. Op het moment dat men de keuze gemaakt heeft voor de route over de Kanaalstraat is het vanuit verkeersveiligheid van belang de fietsroute zo optimaal mogelijk te maken. Het inrichten van het Moskeeplein als sharedspace is daar zeker geen onderdeel van omdat zo’n inrichting zou leiden tot een onduidelijkere en onveiligere situatie. In de volgende ontwerpstap wordt het fietsparkeren verder uitgewerkt waarbij wij ook rekening houden met uw opmerkingen.

Brief Winkeliersvereniging Lombok	Antwoord gemeente
Afvalcontainers In de buurtvisie staat de wens om ondergrondse afvalcontainers te onderzoeken. De wens om tot betere afvalinzameling en scheiding te komen delen wij. Minder afval op straat helpt het gebied aantrekkelijker te worden. Echter maakt de uitwerking tot nu toe dat wij ons zorgen maken. De afvalcontainers vragen veel ruimte midden in het hart van ons winkelgebied waar wij klanten en bezoekers gastvrij willen ontvangen. Ondergrondse afvalcontainers zorgen daarbij vaak voor stankoverlast en (illegale) bijplaatsingen. Wij zijn niet gerust op de geboden oplossingen. In onze ogen horen de containers niet (in deze mate) in het hart van het winkelgebied te staan. Wij vragen om naar andere locaties te zoeken voor het plaatsen van de containers en als dat niet lukt (gedeeltelijk) af te zien van deze wens en naar mogelijke andere oplossingen (zoals bijvoorbeeld een afval-hub) te zoeken. >> Verzoek om (gedeeltelijk) af te zien van ondergrondse afvalcontainers in het hart van het winkelgebieden en waar nodig te zoeken naar andere creatieve oplossing zoals een afval-hup op afstand.	In de ideale situatie zijn de containers meer verspreid over de wijk maar dat is helaas niet mogelijk door de erg smalle zijstraatjes. Die mogelijkheden zijn dus al goed onderzocht en waar er alternatieven buiten de Kanaalstraat zijn, hebben we deze al toegepast. Belangrijk voordeel is dat de ondergrondse containers (ondanks gevaar op bijplaatsingen e.d.) minder risico op vervuiling en stank geven dan de (vaak kapotgevreten) zakken of de kliko's en (rol)containers die nu vaak op straat staan. Met dank aan technische oplossingen zoals ondergrondse perscontainers i.c.m. dynamische inzameling is het mogelijk dat we de ondergrondse containers ook kunnen inzetten voor bedrijven die daar gebruik van willen maken (dit is toegestaan wanneer daar een bedrijfsafval contract voor is afgesloten). Op deze manier hebben we zo min mogelijk ruimte voor ondergrondse containers nodig. En het bespaart ruimte op straat of in bedrijf. Het idee van een hub is voor ons te vaag om daar nu het plan voor herinrichting mede op te baseren. Naast de reguliere afvalstromen produceren enkele bedrijven ook nog andere specifieke afvalstromen (bijv. houten pellets). Uit de interviews blijkt dat bedrijven daar zelf al oplossingen/partners voor hebben. Gezien de beperkte ruimte, zowel op straat als in hun bedrijfspanden, moedigen we bedrijven aan om ook vooral de samenwerking met elkaar te blijven zoeken waar het gaat om de interne opslag van afval en grondstoffen. Met elkaar voorkomen we onnodige verkeersbewegingen ten behoeve van de inzameling van afval/grondstofstromen en overlast van rolcontainers/afval in de openbare ruimte. Om afval op straat tegen te gaan, willen wij u ook vragen om actief bij uw winkeliers het verstrekken van (plastic) wegwerpafval tegen te gaan. Dit draagt ook bij aan een aantrekkelijke en duurzame winkelstraat.

Brief Winkeliersvereniging Lombok	Antwoord gemeente
Economisch beleid en integraliteit De buurtvisie behelst een integraal programma waarin ook aandacht is voor de economische functie van het gebied. Er zijn hierin stappen gezet echter is veel nog ad-hoc en van tijdelijke aard. Structurele (meerjarige) inzet vanuit economisch-perspectief door middel van een vorm van 'winkelstraatmanagement', is in onze noodzakelijk om vorm te geven aan de ambities. Hier kan de Winkeliersvereniging niet alleen in voorzien. Dit is ook een van de concrete maatregelen zoals genoemd in de buurtvisie. Naast de straat krijgt daarmee ook het economisch profiel en kunnen ondernemers ondersteund worden in het verbeteren van het kwaliteitsniveau, diversiteit en (esthetische) uitstraling. Ook zien wij mogelijkheden bepaalde maatregelen naar voren te halen, zoals het creëren van meer ruimte voor terras, nu zijn de aanwezigheid van fietsenrekken en ander meubilair daarin vaak obstakels die in onze ogen weggenomen kunnen worden. Zeker in deze (corona)tijd geeft dit letterlijk meer ruimte! >> Stevigere inzet op ondersteuning op economische gebied. Zoals ondersteuning van ondernemers via een vorm van winkelstraatmanagement. >> Probeer maatregelen, zoals meer ruimte op stoep voor terrassen en klant, naar voren te halen ook als hiervoor fietsenrekken verplaatst moeten worden of er enkele verdwijnen. >> Toevoegen van infrastructuur voor slimme toepassingen ('smart cities') zoals rondom verlichting, cameratoezicht en andere digitale toepassingen	Wij onderschrijven het belang van winkelstraat management. Dit is een taak voor winkeliersverenigingen (zoals ook in het verleden door andere winkelgebieden is gebeurd.) Gemeente draagt op een andere (voorwaardenscheppende) manier bij om bij te dragen aan een vitale winkelstraat. Maatregelen naar voren halen is niet eenvoudig, gelet op de complexiteit van de straat. Waar mogelijk willen we hierin meewerken als er concrete verzoeken zijn. Deze toetsen wij op ruimtelijke inpassing en het toekomstbeeld. Uitgangspunt daarbij is dat fietsenrekken wel verplaatst kunnen worden maar niet verwijderd. Dit gelet op het nu al aanwezige tekort aan fietsenrekken. Bij de uitwerking van de volgende ontwerpstap kijken we ook hoe we slimme toepassingen op een goede manier kunnen inpassen, als daar de behoefte voor aanwezig is.
Verkeersgedrag Er komen bredere stoepen ter ondersteuning van de klant/bezoekers en ondernemers. Brede stoepen zorgen ook voor het risico dat er op de stoepen gereden gaat worden met fietsen of (klein)gemotoriseerd verkeer. Wat wordt er gedaan om dit zo veel als mogelijk te voorkomen? Ook zouden wij nog willen vragen of optie voor het toevoegen van slimme drempels (drempels die wegzakken als auto te hard aan komt rijden) onderzocht kan worden. Eventueel door middel van een tijdelijke proef. In onze ogen kan dit helpen hardrijders te ontmoedigen. Wij maken ons daarnaast zorgen over het verdwijnen van de stoplichten op de kruising met JP-Coenstraat/Kanaalstraat, waar deze kruising veel gebruikt wordt door kinderen en ouderen en een belangrijke oversteek is. >> Verzoek voor aanvullende maatregelen om (fiets)verkeer op de stoepen te voorkomen. >> Verzoek om slimme-drempels toe te voegen >> Handhaven stoplichten op kruising JP-Coenstraat / Kanaalstraat	Doel is de inrichting een dusdanige uitstraling te geven dat alle verkeersdeelnemers weten welk gedrag er van ze verwacht wordt. Een duidelijke scheiding tussen trottoir en weg maakt hier onderdeel van uit. De door u genoemde slimme drempel duikt als filmpje regelmatig op internet op. Echter is het gebleven bij een aantal niet-succesvolle pilots. De reden hiervan is dat de klap van een hardrijder dusdanig hard is dat de 'slimme-drempel' vaak snel kapotging. Een duurzame versie is vooralsnog niet beschikbaar op de markt. De huidige hoeveelheid verkeer op het kruispunt JP Coenstraat / Kanaalstraat is dusdanig beperkt in omvang dat een verkeerslicht niet nodig is voor een veilige verkeersafwikkeling. Door het instellen van éénrichtingsverkeer wordt de situatie dusdanig overzichtelijk dat het veiliger is om het kruispunt in te richten zonder verkeerslichten. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt gekeken of een kruispuntplateau (verhoogd kruispunt) een nog veiligere oplossing biedt.

Brief Winkeliersvereniging Lombok	Antwoord gemeente
Groen, water en vermaak Groen is belangrijk in de straat. Dit vergt echter ook beheer op niveau dat past bij de het winkelgebied. Zelfbeheer bij ondernemers/bewoners is in het verleden niet op alle plekken goed gegaan. Maatwerk is hier nodig. Wij zijn blij dat het Moskeeplein aandacht krijgt. Het is een wens van de Winkeliersverenging Lombok dit aantrekkelijker te maken. Inzet daarbij is wat ons betreft slim vergroenen en het toevoegen van fonteintjes. Belangrijk is daarbij wat ons betreft dat het plein geschikt blijft voor grotere evenementen die ook voor de ondernemers van belang zijn. >> Beheer groen op (hoog) niveau, maatwerk bij toepassing zelfbeheer >> Moskeeplein met fonteintjes en groen maar ook bruikbaar voor grotere evenementen.	Beheer is onderdeel van de programma-aanpak. Beheer kijkt nadrukkelijk mee bij de plannen voor de herinrichting. Door de Domstad Bijzonder-kwaliteit is het mogelijk een afwijkende inrichting en beheer toe te passen, waardoor er kan worden afgeweken van de standaard. Zelfbeheer biedt daarbij zeker kansen, maar is ook kwetsbaar. Met de buurt maken wij daar graag goede afspraken over. De ideeën voor het Moskeeplein werken we graag met u en de moskee verder uit. Ook in relatie tot de beschikbare financiën.
Ontwerp en materialiseren Wij zijn bij het verder proces veel kansen om in materiaalkeuze, vormgeving, stijl en kleur in het ontwerp het unieke karakter van de straat te versterken. Wij hopen dat er voldoende ruimte is voor ons om hierin mee te denken en doen. Zowel waar het gaat om functionaliteiten (slim plaatsen van aansluitingen/ voorzieningen) als ontwerp (gebruik van iconen, vormen en kleuren) is er veel creativiteit bij de ondernemers om mee te denken. Wij hopen dat we de kans krijgen mee te denken op een moment in het proces dat we ook nog echt input (en invloed) kunnen geven. We hebben een uitgewezen kans om een uniek stukje Utrecht (en Nederland) opnieuw in haar kracht te zetten. Diversiteit en ambacht in een karakteristiek stukje Utrecht. Als we dat goed doen kan Lombok, de stad, regio en ommelanden ervan profiteren en mee genieten.	Deze ruimte om mee te denken tijdens de volgende ontwerpstap is er zeker. We proberen dit in een paar korte, krachtige stappen te doen. U ontvangt hier te zijner tijd een uitnodiging voor.

Bijlage 2 Brief Fietsersbond en antwoord gemeente

Brief Fietsersbond	Antwoord gemeente
We hebben kennisgenomen van het IPvE herinrichting Kanaalstraat en Damstraat. We zijn blij dat de gemeente Utrecht met het plan de sociale veiligheid en de verkeersveiligheid wil verbeteren. Net als de gemeente maken wij ons zorgen over de verkeersveiligheid in de huidige situatie. Dubbelparkeren van personenauto's en van vrachtauto's voor laden/lossen, stapvoets rijdende auto's en auto's die juist veel te hard rijden vormen een gevaar voor de vele fietsers op deze belangrijke fietsroute. De herinrichting van de straten is een uitdaging, gelet op de bestaande problemen en het grote aantal verschillende eisen en wensen binnen een beperkte ruimte. Over het algemeen ziet het plan er goed uit. Gezien de aanvankelijk sterk verschillende visies van betrokken partijen is het een pluim waard dat het gelukt is om tot een samenhangend en ambitieus plan te komen.	Allereerst hartelijk dank voor uw complimenten, het aantal belangen is groot. De buurt verdient hier zelf ook complimenten voor, door in de buurtvisie een aantrekkelijke toekomstvisie neer te leggen. En we onderschrijven uw conclusie dat het huidig FO bijdraagt aan een verkeersveiligere situatie.
We zijn in zijn algemeenheid blij met de plannen om de rijrichting in de noordelijke Damstraat om te draaien en éénrichtingsverkeer in te stellen op een deel van de Kanaalstraat, omdat we verwachten dat de maatregelen bijdragen aan veel veiliger verkeerssituatie en dat is voor deze hoofdfietsroute van groot belang. De status van hoofdfietsroute is terecht, omdat er volgens uw gegevens maar 4.000 motorvoertuigen per etmaal rijden en 7.000 fietsers. De status van hoofdfietsroute schuurt wat met het verblijfsgebied rondom de winkels. We vinden het jammer dat als verharding is gekozen voor klinkers, maar hebben hiervoor wel begrip vanuit het belang van de verblijfsfunctie.	Het combineren van de status hoofdfietsroute en winkelstraat schuurt, maar wij zijn ervan overtuigt dat we met het huidige voorstel toewerken naar een zo optimaal en toekomstbestendig ontwerp.
Profiel tweerichtingsverkeer is 20 cm te breed De Kanaalstraat-west is tweerichtingsverkeer; daar wordt de rijbaan 5,80 m breed. Dat is eigenlijk net iets te breed voor fiets-auto-fiets. 1,75 m is de minimummaat uit de richtlijn voor een fietsstrook. Voor fiets-auto-fiets is 5,60 m breedte nodig, waarbij we uitgaan van 85 cm passeerafstand, zoals in de richtlijn opgenomen voor een 30 km weg. We vragen u om de rijbaan 20 cm smaller te maken en 5,60 toe te passen. Dan moet de rijloper 2,10 m zijn met fietsstroken van 1,75 m. Als de rijbaan 5,80 m breed wordt, moet de rijloper 2,10 m worden en de fietsstroken aan weerszijden 1,85 meter.	In het uitwerken van het functioneel ontwerp naar een voorlopig ontwerp gaan we uit van de 5,80 meter profielbreedte. Onder andere de bomen en riolering kloppen met deze afmeting. Uw suggestie om de rijbaan vast te leggen op 2,10 meter en de fietsstroken op 1,85 breedte in te richten nemen wij niet mee in de verdere uitwerking. De profielbreedte van 2,10 meter is te smal bij rijdend gemotoriseerd verkeer. Om die reden is bewust gekozen voor 2,20 meter met fietsstroken van 1,75 meter breed (dit conform de richtlijnen).

Brief Fietsersbond	Antwoord gemeente
Profiel voor éénrichtingsverkeer is krap met zoveel vrachtverkeer Het profiel van de rijbaan voor éénrichtingsverkeer in de Kanaalstraat oost is 4,1 meter. Een auto kan daarbij precies een fiets passeren, daar zijn we blij mee. Een kanttekeningen: de vele vrachtwagens leveren wel een probleem op. Maar de hoeveelheid vrachtverkeer is niet maatgevend voor de wegbreedte, dus dat is niet anders.	De hoeveelheid vrachtverkeer is beperkt, daarnaast is er in de toekomst een verbod op groot vrachtverkeer (lengte beperking) waardoor de huidige smalle inrichting ons inziens realistisch is.
Fietsstrook in de tegenrichting De Kanaalstraat oost wordt nu volledig gedomineerd door autoverkeer. Dat wordt door de herinrichting een heel stuk beter. Maar de fietser krijgt in het plan geen zichtbare eigen ruimte. In de 'meerichting' is dat niet zo erg, maar in de 'tegenrichting' wordt die gemist. We stellen daarom voor om in de 'tegenrichting' een fietsstrook toe te voegen. De wegindeling wordt dan 1,75 m fietsstrook + 2,35 m rijloper. Met de fietsstrook wordt het een beter herkenbare hoofdfietsroute. Bovendien zorgt de fietsstrook ervoor dat voorrang voor verkeer op de Kanaalstraat ook is toegestaan. Anders is het toch wat sjoemelen met de regels, want in 30 km gebieden horen kruisingen gelijkwaardig te zijn.	Door een fietsstrook aan te leggen in de tegenrichting wordt het profiel van de weg onevenwichtig. Voorkeur heeft het om voor alle weggebruikers te kiezen voor een heldere duidelijke inrichting voor alle weggebruikers. Een fietsstrook aan één zijde brengt de fietsers aan de andere zijde mogelijk in de knel. Tevens suggereert een fietsstrook voor de fietsers een herkenbare hoofdfietsroute. Dit is bewust niet het doel. Immers wordt op dit gedeelte van de hoofdfietsroute ook van de fietsers (net als van het andere verkeer) ander gedrag verwacht. Het is een winkelstraat waar fietsers ook rekening moeten houden met voetgangers en laad- en losverkeer. Discussie over verschil in gelijkwaardigheid is er niet. De Kanaalstraat is duidelijk van een hogere orde dan de smalle zijstraten.
Doortrekken voorrang bij de J.P. Coenstraat We zijn blij dat het verkeerslicht bij de kruising van de Kanaalstraat met de J.P. Coenstraat wordt weggehaald. Fietsers staan nu vaak lang te wachten bij dit verkeerslicht, terwijl de verkeersdruk er niet erg hoog is. Het betreft daardoor een ongeloofwaardig verkeerslicht, waar fietsers (en andere weggebruikers) worden verleid om het rode licht te negeren. Dat soort ongewenste situaties willen we in de hele stad graag kwijt. Op het kruispunt komen verschillende profielen samen: twee verschillende profielen van de Kanaalstraat oost en west en het tweerichtingsverkeer op de J.P. Coenstraat. De inrichting kan daardoor rommelig worden. In het plan krijgen fietsers voorrang bij de kruising met de J.P. Coenstraat. Wij zijn daar van harte voorstander van, omdat dit benadrukt dat de Kanaalstraat een hoofdfietsroute is. De variant van een kruispuntplateau vinden wij daarom ongewenst; ook bij de kruising JP Coenstraat moet de voorrang voor de fiets in stand blijven.	We zullen uw voorkeur voor een voorrangsvariant ten opzichte van een gelijkwaardig kruispuntplateau meenemen in de afweging bij een verdere uitwerking. Beide varianten hebben voor- en nadelen vanuit verschillende belangen.

Brief Fietsersbond	Antwoord gemeente
De verbreding voor de Ouderijnsebrug is ongewenst Kort voor de Oudenrijnsebrug tussen de Kanaalstraat en de Laan van Nieuw Guinea wordt de rijloper verbreed. Dat is erg ongewenst. De verbreding is ingetekend omdat de brug zo smal is dat maar één auto tegelijk over de brug kan; een auto van de andere kant die moet wachten tot de brug vrij is, kan zich opstellen op de verbreding. We willen dat het fietspad op de brug à niveau met het wegdek komt. Nu is de fietsstrook gevaarlijk smal en is er direct naast de fietsstrook een gevaarlijk randje. Als je daarvan af valt… De brug heeft nagenoeg dezelfde breedte als de westelijke Kanaalstraat. We willen dat het profiel van de weg met fietsstroken wordt doorgetrokken op de brug. Het is hier niet zo erg druk met autoverkeer. Een enkele auto die voor tegemoetkomend verkeer uitwijkt op de fietsstrook is veel minder hinderlijk dan fietsers die zich moeten samenpersen op het smalle strookje op de brug. Dat strookje voldoet op geen enkele manier aan de CROW-richtlijnen voor breedtes van fietsstroken of fietspaden. Het is veel te smal en aan de zijkant is er geen obstakelvrije ruimte. Als het profiel wordt doorgetrokken hoeft de rijbaan niet verbreed voor de brug. Dan kan de pleinfunctie voor de brug ook beter uit de verf komen.	De verbreding kort voor de Oudenrijnsebrug tussen de Kanaalstraat en de Laan van Nieuw Guinea is hier inderdaad ingetekend omdat de brug zo smal is dat maar één auto tegelijk over de brug kan. De brug zelf valt niet binnen de scope van dit project. Bij de vorige reconstructie van de brug (ruim 10 jaar geleden) zijn verhoogde fietspaden aangelegd, juist om de fietser te beschermen en om tegelijkertijd af te dwingen dat er maar één personenauto tegelijk door het midden kan. Gelijkvloers maken binnen de huidige breedte van de brug lijkt ons om die reden niet wenselijk. Als op termijn de brug vervangen zou worden dan kan hier wel naar gekeken worden. Vanuit de ongevallencijfers zien wij voor deze locatie geen bijzonderheden. Daarnaast leert navraag bij de beheerder dat het gelijkvloers maken van een brugdek een hele ingrijpende procedure is die eigenlijk altijd in de fabriek uitgevoerd zou moeten worden. Het logische moment is dan ook om dit uit te voeren als de brug wordt vervangen. Daarbij is de brug nog lang niet afgeschreven en heeft de laatste grootschalig renovatie relatief recent plaatsgevonden. Kortom, bovenstaande maakt dat een aanpassing van de brug de komende jaren niet realistisch is.
Deurzone nodig langs autoparkeervakken Er moet tussen de fietsstrook en de parkeerplek (breedte 2 m) een 0,5 m schrikstrook komen. Auto's moeten vervolgens goed strak tegen de kant van de parkeerplek worden geparkeerd, omdat fietsers anders alsnog in de "deurzone" rijden; zij kunnen tegen een openzwaaiend autoportier aanrijden, waarbij ze ernstig gewond kunnen raken. Auto's parkeren 'diep' in de parkeervakken als het parkeervak op 2 m breedte met een witte strook wordt afgebiesd, net zoals is gedaan in de Troelstralaan.	Er is inderdaad rekening gehouden met een schrikstrook naast de parkeervakken. Het streven naar een inrichting die automobilisten helpt voldoende 'diep' in het parkeervak te parkeren is gewenst. We nemen uw opmerking mee in de uitwerking als mogelijke oplossingsrichting.

Brief Fietsersbond	Antwoord gemeente
Meer snelheidsremmers nodig – maar kan dat wel overal? De snelheidsremmers komen volgens het plan elke 80 tot 120 meter. De normale afstand is 75 m. Een afstand van 120 m is echt te ver uit elkaar, dat leidt ertoe dat daartussen stevig zal worden opgetrokken en vervolgens weer afgeremd. We zijn wat verbaasd dat in het ontwerp van de Kanaalstraat oost er niet één is ingetekend. Het betreft een stuk weg van 340 m lang. Mogelijk zijn de woningen niet onderheid, waardoor snelheidsremmers niet kunnen worden toegepast, vanwege mogelijke verzakkingen?	Het voorgestelde ontwerp gaat uit van een gelijk aantal drempels (snelheidsremmers) als de huidige situatie. Door te kiezen voor een smallere weg (smaller profiel) zal het gemotoriseerde verkeer langzamer rijden dan in de huidige situatie. Asociaal verkeersgedrag is echter nooit volledig af te dwingen door de inrichting van de weg. Gekoppeld aan de herinrichting zal handhaving ingezet worden om het gewenste verkeersgedrag na te streven. In de ontwerptekening van de Kanaalstraat-west hebben de ingetekende plateau's geen aparte kleurvulling en vallen daardoor waarschijnlijk minder op. Maar deze zijn dus wel opgenomen in het ontwerp.
Overgang van asfalt naar klinkers In het westelijke stuk van de Kanaalstraat dient voldoende aandacht te zijn voor de fundering van de overgang van het asfalt van de fietsstrook naar de klinkers van de rijloper. Er zijn gevallen geweest langs de Singels in de binnenstad waar de klinkers verzakten bij een soortgelijke overgang. Ook deze overgang moet liefst tientallen jaren meekunnen.	Het is correct dat bij een overgang van klinkers naar asfalt voldoende aandacht dient te zijn voor een goede overgang en fundering. Een duurzame inrichting is een randvoorwaarde.
Laat het asfalt liggen bij het Moskeeplein Er is onvoldoende geld om het hele plan nu uit te voeren. Het fietspad langs het Moskeeplein is nu, met reden, in asfalt uitgevoerd. We willen dat dat blijft liggen; het is een hoofdfietsroute! Laten liggen scheelt bovendien geld. In 2014 is een motie ingediend om hoofdfietsroutes niet per definitie in rood asfalt uit te voeren en die motie is verworpen; dit betekent dat hoofdfietsroutes juist zoveel mogelijk wel in rood asfalt moeten worden uitgevoerd. Zie https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Utrecht/87df44cf-c957-43bf-bb14-c8892d77709b	Wij kiezen voor een duidelijke inrichting van de Kanaalstraat oost die past bij de mening van functies: winkelstraat, hoofdfietsroute en bestemmingsverkeer. Van alle weggebruikers wordt aangepast gedrag verwacht, ook van de fietsers. Juist door de weg niet in te richten als geasfalteerde fietsroute is het voor de fietsers ook herkenbaar dat hier een winkelstraat is en dat rekening gehouden moet worden met parkerend verkeer en overstekende voetgangers. Van de fietsers op het fietspad op de Moskeeplein wordt een gelijk gedrag verwacht als op de Kanaalstraat-oost, om deze reden wordt dit fietspad net als in de Kanaalstraat-oost ook in klinkerverharding uitgevoerd. Overigens ligt er nu zwart asfalt en zal dit sowieso opgebroken moeten worden omdat het riool onder het fietspad wordt vervangen.

Brief Fietsersbond	Antwoord gemeente
Uitwerking aansluiting Moskeeplein en Lombokplein De aansluiting van de hoofdfietsroute tussen Moskeeplein en het toekomstige Lombokplein is nog niet duidelijk. Belangrijk is dat deze aansluiting in de toekomst geen hindernis blijft, zoals dat nu wel het geval is, met het autoverkeer van het Westplein.	Het kruisen van het gemotoriseerde verkeer op het huidige Westplein, toekomstige Lombokplein, valt niet onder de uitwerking van dit project. We zullen uw opmerking doorgeven aan het project Lombokplein.
Paaltje op het fietspad bij het Moskeeplein weghalen In het midden van het fietspad bij het Moskeeplein staat een paaltje. Voor dit fietspad willen we dat getest wordt of er autoverkeer komt als het paaltje wordt weggehaald. Op dit moment zijn de doorgangen zo breed dat een auto er tussendoor kan, toch gebeurt dat niet. Bovendien is het amper meer mogelijk om met de auto via dit fietspad naar het Westplein te rijden. We willen dat met een markering op het wegdek wordt aangegeven dat het een fietspad is. Bijvoorbeeld met een fietssymbool. Als het paaltje bij het Moskeeplein echt nodig is, dan dient het volgens de richtlijnen te worden geplaatst: dus in de buurt van een lichtmast, met doorgangen van 1,6 m en inleidende ribbelreflexlijnen van ten minste 10 m lang.	Uw opmerking is geheel correct. Bij voorkeur wordt er geen paaltje geplaatst op een fietspad, tenzij noodzakelijk. Daarnaast kan de locatie van het huidige paaltje optimaler. Bij de verdere uitwerking van het functioneel ontwerp heeft het vanzelfsprekend de voorkeur om het paaltje niet te laten terugkeren (danwel dat hij wel in de tekening meegenomen wordt, maar bij aanleg gekeken kan worden of de situatie ook zonder paaltje functioneert). Mocht dit wel nodig zijn, dan met inachtneming van de richtlijnen (dus niet vlak bij het kruisvlak).
Fietsenstallingen bereikbaar vanaf de stoep In het plan staat dat er zoveel als mogelijk voorkomen zal moeten worden dat fietsers over het trottoir naar de fietsparkeerplekken fietsen. Mogelijk dat ontsluiting van de fietsparkeerplekken aan de rijbaanzijde daaraan kan bijdragen. Wij vinden dit geen goed idee, omdat fietsers die hun fiets uit het rek halen dan op de weg staan en dat is niet veilig. Wij willen dat de fietsenrekken vanaf het trottoir bereikbaar zijn.	Bij het uitwerken van het huidig functioneel ontwerp is dit een belangrijk aandachtspunt. Aan de ene kant willen wij voorkomen dat fietsers op het trottoir fietsen, aan de andere kant willen wij ook een comfortabele toegang bieden van de rijbaan naar de fietsenrekken en vice versa. We nemen uw opmerking aangaande het veilig oprijden van de rijbaan vanaf de fietsenrekken mee in de verdere uitwerking.

Brief Fietsersbond	Antwoord gemeente
Voldoende capaciteit fietsenrekken Momenteel is er een fiks tekort aan fietsenrekken in de Kanaalstraat. Terugplaatsen van hetzelfde aantal (of een iets groter aantal) stallingen is een garantie voor rondslingerende fietsen in de toekomst: het tekort blijft dan immers. Om te voorkomen dat fietsen aan bomen en straatmeubilair worden vastgemaakt moeten er voldoende stallingen zijn. We vragen om hoog-laagrekken te plaatsen, die kunnen per strekkende meter veel fietsen herbergen. Zo kan, zonder extra ruimtebeslag, het aantal stallingsplekken worden vergroot. Bijkomende voordelen zijn dat deze rekken veilig zijn tegen diefstal en de fietsen staan er ook strak in het gelid in, wat zorgt voor een veel minder rommelige aanblik dan fietsnietjes. Achter dergelijke hoog-laag rekken blijft altijd 2 m loopruimte vrij.	Het voorgestelde ontwerp is een ontwerp op hoofdlijnen. In het ontwerp is ruimte gehouden voor zogenoemde functiestroken. In deze stroken zoeken we naar extra ruimte voor groen en fietsparkeren. Bij het uitwerken van het ontwerp in de volgende fase wordt gestreefd naar een vergroting van het aantal fietsparkeermogelijkheden ten opzichte van de huidige situatie. We zullen uw voorstel voor een specifiek type fietsenstalling meenemen in onze verdere uitwerking als mogelijke oplossingsrichting.
Op termijn extra fietsenstallingen op de functiestrook Als het aantal parkeervakken op termijn verder omlaag zou kunnen, willen we graag dat de ruimte die daarmee vrijkomt eenvoudig bij de functiestrook kan worden getrokken. Door nu al rekening te houden met die mogelijkheid, kan de wegindeling weer tientallen jaren mee. De extra ruimte die vrijkomt kan gebruikt worden voor extra fietsenstallingen, of een terras of iets anders.	Wij zijn met u eens dat de inrichting van de functiestrook zo flexibel en toekomstvast mogelijk moet zijn. Daarom hebben wij onderzocht of parkeren op trottoirniveau wenselijk is. Omwille van verkeersveiligheid, handhaafbaarheid en waterbergend vermogen zien wij hiervan af en kiezen wij voor parkeren in havens. Daarbij worden de parkeerhavens, net als de rest van de straat, wel in klinkerverharding uitgevoerd.
Autoparkeren bestemd voor klanten, niet voor winkeliers Bij andere herinrichtingen van winkelstraten blijkt uit parkeeronderzoek dat parkeerplaatsen voor de deur van de winkels bezet worden gehouden door auto's van de winkelier of zijn personeel. We willen vragen om de schaarse parkeerruimte te reserveren voor klanten en bezoekers. Personeel dient niet voor de deur van de eigen winkel maar elders te parkeren.	Wij streven ernaar dat het personeel van de ondernemingen niet op de parkeerplaatsen voor kortparkeerders parkeren. Daarom is in het collegebesluit bij de visie Kanaalstraat afgesproken dat 30 ondernemers hun parkeervergunning voor hetzelfde tarief kunnen omzetten voor abonnement in de parkeergarage. Het is verder niet aan de gemeente maar aan de ondernemers zelf om het personeel aan te spreken op het niet bezetten van parkeerplaatsen voor klanten.

Brief Fietsersbond	Antwoord gemeente
Uitbreiding indicatoren monitoring Het monitoringplan beschrijft dat gelet wordt op veranderingen in de intensiteit en snelheid. Het monitoringsplan wekt de indruk dat een intensiteit van 2.400 mvt/etm acceptabel is voor de woonerven. Wat ons betreft is dat heel erg veel. De Lombokstraat als voorbeeld heeft maar 60 adressen. Dan mogen 240 mvt/etm worden verwacht en zou 500 mvt/etm acceptabel kunnen zijn, maar geen 2.400. We stellen voor dat niet alleen naar de verandering van het absolute aantal wordt gekeken, maar ook de relatieve verandering in beeld wordt gebracht. Bij de snelheid stelt het monitoringplan voor om te kijken naar de relatieve verandering. Daar is het juist beter om (ook) te kijken naar de absolute snelheid. Als er nu 40 km/u wordt gereden, is 45 km/u na de herinrichting niet acceptabel; de V85 moet in de buurt van de maximumsnelheid van 30 km/u komen te liggen. We willen dat aan het monitoringplan wordt toegevoegd dat de verkeersonveiligheid wordt gemonitord, door te kijken naar de ongevallenregistratie van “STAR”. Hiermee kan de ontwikkeling van het aantal ongevallen worden gemonitord. Huftergedrag is moeilijk te monitoren. Net als foutparkeren. We willen vragen om ook het aantal verkeersboetes te monitoren.	De grens van het aantal motorvoertuigen per etmaal is een indicatie van de maximumgrens en zeker niet een gewenste streefwaarde. Het geeft alleen het onderscheid weer in de woonerven en de niet-woonerven. Wat u aangeeft is ook zeker de bedoeling. Gekeken wordt in het monitoringsplan naar de hoeveelheid verkeer per uur en per type op de verschillende wegen waar gemeten wordt. En naar de gereden snelheid op verschillende momenten (zowel de V85 als de Vgem). De door u voorgestelde ongevallenregistratie kan zeker bekeken worden, wel dient gerealiseerd te worden dat de registratie van ongevallen (ook in BRON of STAR) in woonwijken zeer beperkt is in aantal en daardoor een beperkt beeld geeft. Vanzelfsprekend zullen ook de gegevens van de handhaving (voor zover beschikbaar) betrokken worden in de monitoring.
Tot slot Zoals gezegd hebben we waardering voor het plan. We hebben in deze brief een aantal opmerkingen gezet, die we graag bereid zijn mondeling toe te lichten als daaraan behoefte bestaat. We blijven graag betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen. We zien uit naar uw reactie op onze opmerkingen.	Hartelijk dank voor uw uitgebreide reactie. Deze hebben we ook mondeling met u doorgenomen. Wij maken graag gebruik van uw aanbod om bij de verdere uitwerking van de plannen met ons mee te kijken.

Gemeente Utrecht

Bezoekadres: Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht
Postadres: Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon: 030 - 286 00 00

Notitie

Onderwerp: Human Factor analyse Kanaalstraat
Projectnummer: 374192

Referentienummer: SWNL defintief - 2

Datum: 20 juli 2020

Definitief

Sweco
Zernikestraat 17
5612 HZ Eindhoven
Postbus 1265
5602 BG Eindhoven

T +31 88 811 66 00
www.sweco.nl

Sweco Nederland B.V.

Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

Wouter van Haperen

T +31 88 811 51 14
M +31 6 58 87 40 45

Verantwoording

Titel	Human Factor analyse Kanaalstraat
Projectnummer	374192
Referentienummer	200716 Human Factor Analyse Kanaalstraat door Sweco
Revisie	Definitief - 2
Datum	20-07-2020
Auteur	Wouter van Haperen
E-mailadres	wouter.vanhaperen@sweco.nl
Gecontroleerd door	Erik Mansvelder
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	Willem Scheper
Paraaf goedgekeurd	

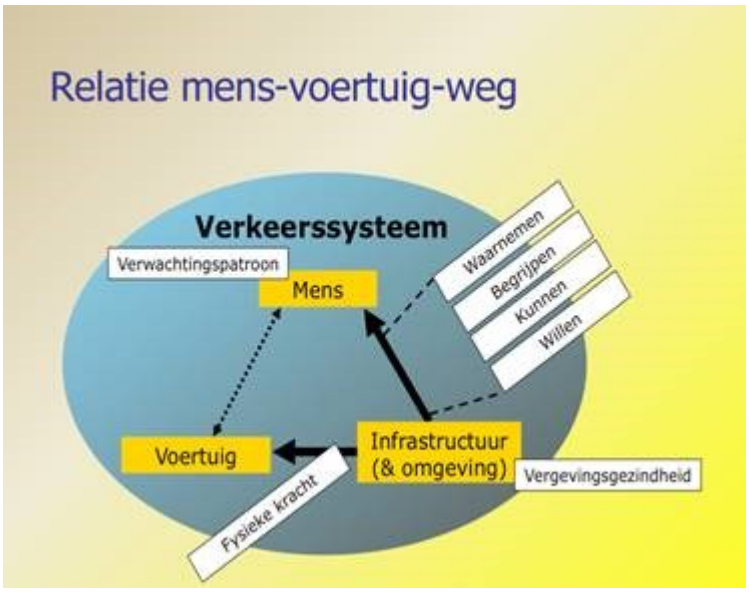
1 Inleiding

De gemeente Utrecht heeft Sweco verzocht een ‘Human – Factor’ analyse uit te voeren op het Functioneel Ontwerp (FO) van de Kanaalstraat en de Damstraat in de wijk Lombok in Utrecht. Bij de analyse zijn de situatietekeningen, dwarsprofielen en de toelichting op het FO geraadpleegd. De audit is uitgevoerd door Erik Mansvelder (gecertificeerd auditor) en Wouter van Haperen (afgestudeerd op gedragsanalyse).

De opzet van de analyse is als volgt:

- Een terreinbezoek (24 juni 2020) waarbij de bestaande situatie is beoordeeld. Het doel hiervan is om te onderzoeken welke gedragingen plaatsvinden als gevolg van de huidige inrichting van de Kanaalstraat en de Damstraat.
- Beoordelen van het FO:
    - Inschatten of de geconstateerde gedragingen vanuit de bestaande situatie in de nieuwe situatie wijzigen.
    - Identificeren van mogelijke nieuwe (afwijkende) gedragingen als gevolg van de voorgenomen inrichting.
- Opstellen rapport met conclusies en aanbevelingen.

Hierbij is als leidraad het evenwicht bekeken in de relatie mens, voertuig en weg. De Human Factor aspecten zijn in relatie met deze ‘driehoek’ gebracht zoals in Figuur 1 weergegeven. Dit is een veel toegepaste methodiek bij de uitvoering van Human Factor onderzoek.



Figuur 1 De relatie mens-voertuig-weg

De resultaten zijn in een kolommenstuk samengevat waarbij, conform onze aanbieding, de nadruk is gelegd op de aspecten waarnemen, begrijpen, kunnen en willen.

Sweco
Zernikestraat 17
5612 HZ Eindhoven
Postbus 1265
5602 BG Eindhoven

T +31 88 811 66 00
www.sweco.nl

Sweco Nederland B.V.

Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

Wouter van Haperen

T +31 88 811 51 14
M +31 6 58 87 40 45

2 Huidige situatie

2.1 Algemene bevindingen

Aspect	Waarnemen	Begrijpen	Kunnen	Willen
Snelheid	• Snelheidslimiet wordt bij de brug herhaald door middel van borden en markering op de weg. Echter, hier is tegenstrijdige informatie aanwezig (adviessnelheid 30 en zone 30) • De Kanaalstraat is één grote rechtstand. Hierdoor liggen de snelheden mogelijk hoger • Alle zijstraten zijn door middel van uitritconstructies op de Kanaalstraat aangesloten. Hierdoor ligt de snelheid op de Kanaalstraat mogelijk hoger	• De weg is niet ingericht conform de richtlijnen voor een 30 km/uur zone, waardoor het snelheidsregime mogelijk als ongeloofwaardig overkomt. De volgende combinatie van elementen zorgen mogelijk voor verwarring: o Zebrapad bij de brug o Fietsstroken o Verkeerlicht bij de JP. Coenstraat is ongebruikelijk in een 30 km/uur zone o Royale breedte van het wegprofiel (7,2 meter) o Geen voorrang van rechts kruispunten	• Er is voldoende ruimte tussen de plateau's om harder dan 30 km/uur te kunnen rijden (de gehanteerde afstanden voldoen aan de richtlijnen)	• Op basis van observaties ter plaatse wordt de incidenteel gereden snelheid op de Kanaalstraat tussen de plateaus op 40 – 50 km/uur geschat
Zicht op wegvakken en kruispunten	• Er zijn veel obstakels langs de weg die het zicht van bestuurders deels kunnen ontnemen	• Bij hogere snelheid kunnen hierdoor conflicten ontstaan door het te laat opmerken van andere weggebruikers	• Bij snelheden tot 30 – 35 km/h is er voldoende reactietijd om op elkaar te anticiperen.	• Buiten het invloed gebied van de plateaus wordt incidenteel (te) hard gereden

Sweco
Zernikestraat 17
5612 HZ Eindhoven
Postbus 1265
5602 BG Eindhoven

T +31 88 811 66 00
www.sweco.nl

Sweco Nederland B.V.

Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

Wouter van Haperen

T +31 88 811 51 14
M +31 6 58 87 40 45

Aspect	Waarnemen	Begrijpen	Kunnen	Willen
Openbaar Vervoer	• Bussen halteren op de rijbaan. De bussen zijn echter wel compact. Ze rijden twee keer per uur in elke richting. • De bushaltes 'Billitonkade' liggen tegenover elkaar, waardoor verkeer een halterende bus niet in kan halen indien beide haltes tegelijk in gebruik zijn (overigens sprake van een lage bus frequentie)	• De halterende bus richting het centrum bij de Billitonkade ontneemt het zicht van en naar de Soendastraat. Gevaarlijke situaties kunnen mogelijk ontstaan indien de halterende bus wordt ingehaald en verkeer vanuit de Soendastraat de Kanaalstraat opdraait.	• Het wegprofiel is breed genoeg voor bestuurders en fietsers om een halterende bus in te halen	• Het is aannemelijk dat overige bestuurders en fietsers halterende bussen zullen inhalen
Laden en lossen	• Er zijn gereserveerde plaatsen voor laad- en losverkeer naast de rijbaan.	• De laad- en losplaatsen zijn door middel van markering en borden duidelijk aangegeven	• Mogelijk zijn sommige laad- en losplaatsen voor grotere vrachtwagens moeilijk bereikbaar door obstakels (bomen), waardoor het laden en lossen ook (deels) op de rijbaan voor kan komen • Mogelijk zijn sommige laad- en losplaatsen te smal (Damstraat), waardoor laad- en losverkeer deels op de rijbaan staat	• Bezorgdiensten gebruiken mogelijk de rijbaan om te laden en te lossen en blokkeren daarbij de fietsstroken

Aspect	Waarnemen	Begrijpen	Kunnen	Willen
Autoparkeren	• Er zijn veel langsparkeerplekken voor motorvoertuigen • Langsparkeervakken zijn breed genoeg voor personenwagens, maar grotere voertuigen staan mogelijk ook deels op de fietsstroken	• Gebruikers van de parkeervakken moeten zo strak mogelijk tegen het trottoir gaan staan.	• Voor grotere voertuigen zijn de langsparkeervakken mogelijk niet breed genoeg	• Sommige bestuurders (personenauto's en grotere voertuigen) parkeren hun auto deels op de fietsstroken waardoor de beschikbare breedte voor fietsers afneemt en ze moeten uitwijken naar de rijloper.
Fietsparkeren	• Er zijn veel stallingsplekken voor fietsen • Er is sprake van een hoge bezettingsgraad van de stallingsplekken voor fietsen	• Door de frequente aanwezigheid van de stallingsplekken begrijpen de fietsers dat ze daar moeten fietsparkeren	• Door de hoge bezettingsgraad van de stallingsplekken voor fietsers worden ze genoodzaakt hun fiets buiten de stallingsplaatsen te plaatsen	• Sommigen parkeren hun fiets tegen de bomen, lantaarnpalen of gevels waardoor voetgangers gehinderd worden. • Bezoekers van winkelvoorzieningen willen hun fiets zo dichtbij mogelijk parkeren, waardoor ze mogelijk hun fiets niet in een stallingsplek zetten.
Fietsroute	• De Kanaalstraat is in het *Actieplan Utrecht fietst! 2015-2020* geclassificeerd als hoofdfietsroute (In 2019 circa 7.000 fietsers per etmaal nabij de Damstraat)	• De fietsinfrastructuur is zoveel mogelijk ingericht om fietsers zo comfortabel en veilig mogelijk door de Kanaalstraat te loodsen	• De fietsers zien de aangeboden voorzieningen (fietsstroken) als teken van het belang van de Kanaalstraat als fietsroute.	• Door onoverzichtelijke verkeerssituaties op de rijbaan mijden fietsers de Kanaalstraat en/of rijden ze over de trottoirs. • Fietsers rijden aan het begin en aan het einde

				van de rit over het trottoir om de bestemming te verlaten en te bereiken.
Voorzieningen op trottoirs	• Het oostelijk deel van de Kanaalstraat kent winkelvoorzieningen, waardoor het straatbeeld levendig is • Het westelijke deel van de Kanaalstraat kent voornamelijk woningen • Op het trottoir zijn verschillende functies aanwezig; uitstallen (zone van 1,00m), terrassen en lopen.	De indeling van het trottoir is gezien de verschillende functies begrijpelijk en komt goed tot zijn recht, • De bestaande loopstrook is van voldoende breedte.	• Door de verschillende functies kan onderlinge hinder ontstaan hetgeen de kwaliteit van het trottoir nadelig beïnvloed.	• Door een onvoldoende en onduidelijke afbakening van de diverse gebruiksfuncties kan sprake van hinder zijn.
Kruispuntinrichting	• Bijna alle kruispunten zijn als uitritconstructie vormgegeven • Bij sommige uitritconstructies lopen de uitritblokken niet ver genoeg door (tot tangentpunt van ontwerp boogstraal)	• Door de kruispuntinrichting krijgen bestuurders op de Kanaalstraat mogelijk het gevoel dat ze op een voorrangsweg rijden	• Door de kruispuntinrichtingen kunnen bestuurders op de Kanaalstraat hard rijden • Sommige uitritconstructies zijn krap waardoor in- of uitrijdend verkeer de hele breedte van de Kanaalstraat nodig heeft om in of uit te rijden. De breedte van het wegprofiel laat dit toe	• De inrichting van de weg sluit onvoldoende aan bij een snelheidsregiem van 30 km/h. Dit heeft mogelijk afwijkend verkeersgedrag tot gevolg.

Bebording (eenrichtingsverkeer)	• De Kanaalstraat kent geen vooraankondigingen voor de wijze van het eenrichtingsverkeer van de zijstraten en/of de borden in de zijstraten zijn vanaf de Kanaalstraat slecht zichtbaar	• Bestuurders die niet bekend zijn met de situatie raken mogelijk in verwarring door het niet tijdig verkrijgen van informatie omtrent eenrichtingsverkeerstraten	• Bestuurders die niet bekend zijn kunnen eenrichtingsstraten indraaien hetgeen tot gevaarlijke situaties kan leiden.	• Bestuurders negeren het eenrichtingsverkeer om routes in te korten.

2.2 Specifieke locaties

Aspect	Waarnemen	Begrijpen	Kunnen	Willen
Zebrapad bij Ouderijnbrug	• Voetgangers achter de container zijn mogelijk moeilijk waarneembaar	• Er is veel informatie rondom het zebrapad in de vorm van bebording en markering (schoolomgeving)	• Bestuurders vanaf de brug rijden mogelijk harder bij tegemoetkomend verkeer (wat voorrang heeft). Dit bemoeilijkt het opmerken van voetgangers	• Vanuit de observaties blijkt dat de bestuurders zich houden aan de verkeersregels waardoor de situatie overzichtelijk blijft.
Abel Tasmanstraat	• Eenrichtingsverkeer Abel Tasmanstraat op de Kanaalstraat niet aangegeven, maar de vorm van het middeneiland (vanuit het oosten) en de trottoirband (vanuit het westen) maakt de afslagbeweging wel mogelijk	• Bestuurders die niet bekend zijn zien mogelijk het bord eenrichtingsverkeer in de zijstraat over het hoofd	• Bestuurders kunnen gemakkelijk de Abel Tasmanstraat inrijden	• Om de route in te korten of het omrijden te beperken wordt het eenrichtingsverkeer genegeerd.

Aspect	Waarnemen	Begrijpen	Kunnen	Willen
Damstraat	• Eenrichtingsverkeer Damstraat op de Kanaalstraat niet aangegeven • Het bord C2 op de Damstraat (zuidelijke richting) mogelijk vanaf de Kanaalstraat niet zichtbaar. • Auto's staan geparkeerd met hun neus in de niet toegestane richting	• Verplichte rijrichting autoverkeer is niet duidelijk • Verkeerssituatie is complex, waardoor automobilisten mogelijk de situatie verkeerd inschatten	• Door een overzichtelijke inrichting en onjuiste plaatsing van bebording is de situatie slecht te overzien.	Om de route in te korten of het omrijden te beperken wordt het eenrichtingsverkeer genegeerd.

2.3 Samenvatting schouw huidige situatie

In de huidige situatie is tijdens de schouw geconstateerd dat er sprake is van afwijkingen in de vormgeving, waardoor het gebruik niet eenduidig is. Dit heeft de volgende gevolgen:

- Er is sprake van onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties.
- Er is waargenomen dat incidenteel harder gereden wordt dan de beoogde 30 km/uur. Dit lijkt met name het geval op de wegvakken tussen de plateau's.
- Er is sprake van fout en/of hinderlijk parkeren.
- Er is sprake van fout en/of hinderlijk laden en lossen.
- De trottoirs moeten in ruimte voor diverse functies voorzien, maar op sommige locaties is er op de loopstrook te weinig ruimte.

De Kanaalstraat heeft een belangrijke functie voor het fietsverkeer. Volgens een verkeerstelling uit 2017 is er sprake van 4.000 motorvoertuigen per etmaal en een fietstelling uit 2019 geeft aan dat er op etmaalbasis 7.000 fietsers passeren. Hoewel de snelheid 30 km/uur bedraagt is de huidige vormgeving hiermee niet in overeenstemming. Feitelijk is er een discrepantie in vorm, functie en gebruik. Dit kan leiden tot onoverzichtelijke en onveilige situaties.

De voorgenomen herinrichting dient in te spelen op een betere verhouding in gebruik door auto- en fietsverkeer en een vormgeving die recht doet aan de gewenste snelheid van 30 km/uur.

Sweco
Zernikestraat 17
5612 HZ Eindhoven
Postbus 1265
5602 BG Eindhoven

T +31 88 811 66 00
www.sweco.nl

Sweco Nederland B.V.

Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

Wouter van Haperen

T +31 88 811 51 14
M +31 6 58 87 40 45

3 Nieuwe situatie

3.1 Algemene bevindingen

Aspect	Waarnemen	Begrijpen	Kunnen	Willen
Snelheid	• De Kanaalstraat is één grote rechtstand. Hierdoor liggen de snelheden mogelijk hoger • Alle zijstraten zijn door middel van uitritconstructies op de Kanaalstraat aangesloten. Hierdoor ligt de snelheid op de Kanaalstraat mogelijk hoger • De profielen zijn smaller (breedtes van 5,80m en 4,10m).	• De weg is niet geheel ingericht conform de richtlijnen van een erftoegangsweg, waardoor het snelheidsregime van 30 km/h mogelijk als ongeloofwaardig overkomt ten opzichte van een weg met alleen een verblijfsfunctie. Door keuze van uitritconstructies is de voorrang geregeld; voorkeur op een kruispunt van erftoegangswegen is een gelijkwaardige inrichting .	• Er is voldoende ruimte tussen de plateau's om harder dan 30 km/uur te kunnen rijden (de afstanden tussen de plateaus voldoen aan de richtlijnen). • De smallere profielen hebben een matigende invloed op de snelheid.	• De smallere profielen en daardoor de grotere kans op hinder bij ontmoetingen zullen een lagere snelheid in de hand werken.
Zicht	• Er zijn mogelijk obstakels (bijvoorbeeld een opbouw van ondergrondse vuilcontainers) langs de weg geprojecteerd die het zicht van bestuurders deels kunnen ontnemen: dit voornamelijk op het	• Er kunnen conflicten ontstaan door het niet tijdig opmerken van andere weggebruikers	• Bij snelheden tot 30 – 35 km/h is er voldoende reactietijd om op elkaar te anticiperen.	• Buiten het invloed gebied van de plateaus, kan op rustige momenten incidenteel (te) hard worden gereden

Sweco
Zernikestraat 17
5612 HZ Eindhoven
Postbus 1265
5602 BG Eindhoven

T +31 88 811 66 00
www.sweco.nl

Sweco Nederland B.V.

Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

Wouter van Haperen

T +31 88 811 51 14
M +31 6 58 87 40 45

	oostelijke deel van de Kanaalstraat			
Aspect	**Waarnemen**	**Begrijpen**	**Kunnen**	**Willen**
Openbaar Vervoer	• Bussen moeten halteren op de rijbaan. De bushaltes 'Jan Pietersz. Coenstraat' liggen tegenover elkaar, waardoor verkeer een halterende bus niet in kan halen indien beide haltes tegelijk in gebruik zijn	• De halterende bus richting het centrum bij de Billitonkade ontneemt mogelijk het zicht van en naar de Soendastraat. Gevaarlijke situaties kunnen mogelijk ontstaan indien de halterende bus wordt ingehaald en verkeer vanuit de Soendastraat de Kanaalstraat opdraait.	• Het wegprofiel in de Kanaalstraat-west is krap voor bestuurders om een halterende bus in te halen. De kans blokkade door een tegenligger neemt toe.	• Het is aannemelijk dat bestuurders en fietsers halterende bussen zullen proberen in te halen waardoor gevaarlijke situaties ontstaan
Laden en lossen	• Er zijn gereserveerde plaatsen voor laad- en losverkeer naast de rijbaan.	• In principe moeten alle voertuigen die laad- en losactiviteiten verrichten, gebruik maken van de aangegeven plekken	• Mogelijk zijn sommige laad- en losplaatsen voor grotere vrachtwagens moeilijk bereikbaar door beperking in lengte en/of obstakels (bomen), waardoor het laden en lossen ook (deels) op de rijbaan voor kan komen	• Bezorgdiensten gebruiken mogelijk de fietsstroken op Kanaalstraat- west om te laden en te lossen
Auto parkeren	• Er zijn veel langsparkeerplekken voor motorvoertuigen • Langsparkeervakken zijn breed genoeg voor	• Is de parkeerregulering duidelijk en/of wordt er verwezen naar alternatieven indien de	• Bij voldoende parkeergelegenheid en/of verwijzing zijn er alternatieven voor het	• De kans blijft bestaan dat op plaatsen geparkeerd wordt die niet zijn toegestaan (L&L). (Dubbel) parkeren op de

	personenwagens en grotere voertuigen	beschikbare capaciteit benut is?	parkeren elders aanwezig.	rijbaan wordt hinderlijker vanwege de smallere profielen van de rijbaan.
Aspect	**Waarnemen**	**Begrijpen**	**Kunnen**	**Willen**
Fietsroute	• De Kanaalstraat is in het *Actieplan Utrecht fietst! 2015-2020* geclassificeerd als hoofdfietsroute (In 2019 circa 7000 fietsers per etmaal nabij de Damstraat)	• Het ontwerp kenmerkt zich door twee verschillende inrichtingsvormen; een deel met fietsstroken een smaller deel zonder fietsstroken. Dit kan verwarrend overkomen ten aanzien van de positie van de fiets. De gehele Kanaalstraat heeft dezelfde functie voor de fiets.	• Met name op het oostelijke deel van de Kanaalstraat (breedte rijbaan 4,10m) is de passage mogelijk van personenauto en twee fietsers. De passage van een vrachtauto met twee fietsers is krap en leidt tot twijfel.	• Op het oostelijke deel van de Kanaalstraat bestaat de kans dat fietsers uitwijken naar de trottoirs en parkeervakken om 'krappe' passages op de rijbaan te vermijden. Dit leidt tot onveilige situaties met voetgangers (Zorg voor een doorlopende uitwijkstrook/schrikstrook , gescheiden van de rijbaan met een schuine band)
Voorzieningen op trottoirs	• Het oostelijk deel van de Kanaalstraat kent winkelvoorzieningen, waardoor het straatbeeld levendig is • Het westelijke deel van de Kanaalstraat kent voornamelijk woningen • Op de bredere trottoirs wordt voorzien in verschillende functies; uitstallen (zone van 1,00m), terrassen en lopen.	• Door de bredere stroken buiten de rijbaan (trottoir) is de indeling optimaler en komen de diverse functies beter tot hun recht.	• Door de verschillende functies kan onderlinge hinder gering zijn hetgeen de kwaliteit van het trottoir positief beïnvloed.	• Door duidelijke afbakening van de diverse gebruiksfuncties en grotere breedte is veel minder sprake van hinder. Zelfs indien kleine overschrijdingen plaats vinden.

Kruispuntinrichting	• Bijna alle kruispunten zijn als uitritconstructie vormgegeven • De uitritconstructies op het oostelijke deel van de Kanaalstraat zijn georiënteerd op het in- of uitrijden van een zijstraat. Op meerdere kruispunten is het door te korte lengte van de inritconstructie niet goed mogelijk om in een rechte lijn de Kanaalstraat over te steken	• Bij sommige kruispunten dient verkeer dat de Kanaalstraat over wil steken enigszins tegen de rijrichting van het autoverkeer in te rijden (bijvoorbeeld Sumatrastraat, Balistraat en Lombokstraat)	• Door de kruispuntinrichtingen kunnen bestuurders op de Kanaalstraat harder rijden. De geloofwaardige snelheid ligt hoger dan 30 km/h. • Sommige uitritconstructies zijn krap	Door het afsnijden van de route ontstaan conflicten met voetgangers.
Functie van de route voor de fiets	• Gezien de functie voor de fiets zou het oostelijke deel van de Kanaalstraat (breedte 4,10m), mogelijk beter als Fietsstraat worden ingericht.	• Er ontstaat een meer consistent beeld van voorzieningen voor de fietsers terwijl duidelijker gemaakt kan worden dat de op het smalle deel van de Kanaalstraat de auto te gast is. • De toepassing van uitritten op de aansluitende zijwegen sluit beter aan bij deze inrichting.	• Om de passage van fiets en vrachtverkeer iets vlotter te laten verlopen is het te overwegen om de rijbaan gering te verbreden.	• De kans neemt af dat fietsers minder snel uitwijken naar het trottoir omdat hun positie op de rijbaan duidelijk is.

3.2 Specifieke locaties

Aspect	Waarnemen	Begrijpen	Kunnen	Willen
Kruispunt JP. Coenstraat	• De overgang op de Kanaalstraat van tweerichtings- naar eenrichtingsverkeer is niet duidelijk vormgegeven. De belijning van de fietsstrook vanuit het westen leidt verkeer rechtdoor tegen het autoverkeer in • De toegepaste voorrangsregeling lijkt onlogisch gelet op de elders toegepaste in- en uitritconstructies (waarschijnlijk gekozen vanwege de bus route).	• Behalve het smallere profiel is niet direct uit de vormgeving herleidbaar dat sprake is van eenrichtingsverkeer op het oostelijke deel van de Kanaalstraat. Indien verkeersborden over het hoofd worden gezien is de kans op 'spookrijden' aanwezig.	• Autobestuurders kunnen vanuit het westen gemakkelijk het oostelijk deel van de Kanaalstraat inrijden. Een duidelijke overgangslijn tussen de dwarsprofielen is noodzakelijk	• Om de route te verkorten en omrijden tegen te gaan kan men de keus maken om (over een kortere afstand) tegen het verkeer in te rijden.

3.3 Samenvatting beoordeling Functioneel Ontwerp

Het Functioneel Ontwerp geeft de hoofdlijn weer van de gekozen ontwerpprincipes. Onze bevindingen zijn derhalve grotendeels gestoeld op hoofdlijnen. In het verdere ontwerpproces zal uiteraard een verdieping en detaillering plaatsvinden van het ontwerp.

Wij zijn van mening dat in het FO een groot deel van de gesignaleerde problematiek in de huidige situatie zal worden opgelost. Er zijn drie aspecten die ons inziens nadere aandacht en afweging behoeven in het vervolg van het ontwerpproces:

- Ons inziens is er sprake van een tweedeling in de functie van de Kanaalstraat. Op het westelijke deel overheerst de woonfunctie en op het oostelijke is er sprake van een winkelfunctie. Het kruispunt JP. Coenstraat vormt hierbij de overgang. De twee delen hebben hun eigen dynamiek. Op het westelijke deel is de afwikkeling/parkeren van het verkeer (fiets en auto) meer gereguleerd, op het oostelijke deel wordt op de rijbaan sterk ingezet op het oplossen van verkeerssituaties gericht op het onderlinge gedrag van de verkeersdeelnemers (rijden, parkeren, laden en lossen).Wij adviseren om de toepassing van een fietsstraat te onderzoeken

- De Kanaalstraat heeft de functie als hoofdfietsroute. Ons inziens komt dit slechts ten dele tot uiting in de vormgeving. Met name op het oostelijke deel (smal profiel, eenrichtingsverkeer auto) denken wij dat de kwaliteit/veiligheid van het fietsverkeer onderbelicht is. Wij geven ter overweging mee om te bezien of hier de uitvoering als fietsstraat tot de mogelijkheden behoort. Ons inziens doet dit meer recht aan het samenspel tussen fietsers en auto's (te gast).
- We verwachten dat het langzaam verkeer (fiets en voetganger) zal gaan toenemen! De aanpassing van de verkeerscirculatie op de Kanaalstraat en de Damstraat heeft gevolgen voor de toekomstige intensiteiten. Wij adviseren om dit in beeld te brengen. Minder autoverkeer is beter in combinatie met toenemend langzaam verkeer.

Voor detailopmerkingen verwijzen wij graag naar paragraaf 3.2.

Sweco
Zernikestraat 17
5612 HZ Eindhoven
Postbus 1265
5602 BG Eindhoven

T +31 88 811 66 00
www.sweco.nl

Sweco Nederland B.V.

Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

Wouter van Haperen

T +31 88 811 51 14
M +31 6 58 87 40 45

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1462
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 november 2020
Agendapunt	3.1
Omschrijving	Raadsbrief Programma Kanaalstraat-Damstraat
ID	1510
Behandelend ambtenaar	B.J. van Dijck
Telefoon	030 - 28 68405
E-mail	b.van.dijck@utrecht.nl
Datum collegebesluit	10 november 2020
Geocodering	West
Thema	Verkeer, vervoer en waterstaat
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Gijs Corten/Mobiliteit/gijs.corten@utrecht.nl

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	12 november 2020

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	B.J. van Dijck	**Datum**	10 november 2020
Doorkiesnummer	030 - 28 68405	**Kenmerk**	8114409
E-mail	b.van.dijck@utrecht.nl	**Onderwerp**	Programma Kanaalstraat-Damstraat
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Wijk West

Geachte leden van de raad,

Met deze brief willen wij u informeren over de resultaten van de uitvoering tot nu toe van de “Buurtvisie Kanaalstraat / Damstraat” en het vervolg hiervan. Deze brief heeft wethouder van Hooijdonk u, naar aanleiding van mondelinge vragen van D66 over de herinrichting van de Kanaalstraat/Damstraat, toegezegd tijdens het vragenuur van 15 oktober 2020.

De buurtvisie van de Kanaalstraat / Damstraat (hierna te noemen Kanaalstraat) is zoals bekend op ons verzoek opgesteld door betrokkenen in de buurt. De buurtvisie behandelt verschillende thema’s: Omgeving, winkels en horeca, schoon heel veilig, wonen en samenleven, verkeer, parkeren laden en lossen, openbaar vervoer fiets en scooters en duurzaam en gezond. De buurtvisie benadert de verschillende thema’s in samenhang. In samenhang dragen ze bij aan het effectiever en efficiënter bereiken van het doel van straten waar iedereen zich thuis, veilig en prettig voelt. De Kanaalstraat wordt daarom op basis van de buurtvisie integraal aangepakt. Dit doen wij met inzet van een programmamanager en een programmateam waarin verschillende disciplines zijn vertegenwoordigd en samenwerken (economie, veiligheid, handhaving, communicatie, vastgoed, projectleiding herinrichting en wijken). Wij werken nauw samen met betrokkenen in de wijk, zoals de winkeliersvereniging Lombok en de overleggroep Kanaalstraat (de voormalige procesgroep) waarin betrokken bewoners en ondernemers vanuit de buurt aanwezig zijn. De buurtgerichte samenwerking met alle betrokkenen (bewoners, ondernemers, vastgoedeigenaren, WOM Lombok) is voor ons uitgangspunt. Dit is een meerjarige aanpak. De problemen op de Kanaalstraat zijn divers, complex en vaak een uiting van bredere maatschappelijke problemen. De problemen op de Kanaalstraat zijn daarom niet in korte tijd op te lossen.

In de motie van 8 maart 2018 heeft uw raad ons college opgedragen om de uitvoering van de buurtvisie voor alle thema’s en samen met betrokkenen ter hand te nemen en om financieringsvoorstellen te doen. De grootst financieringsbehoefte kwam van de herinrichting waarvoor budget is vrijgemaakt. Voor de programma-aanpak van de Kanaalstraat was in 2020 een bedrag van € 100.000,- beschikbaar. Hiermee is dekking gevonden voor inhoudelijke activiteiten (maken en uitvoeren van economische plannen) en de programma-aanpak (programma- en

omgevingsmanagement, communicatie). Er is nog budget om hiermee door te gaan tot en met het eerste kwartaal van 2021. Om de programma-aanpak in geheel 2021 voort te kunnen zetten hebben wij binnen bestaande budgetten van de diverse betrokken organisatieonderdelen aanvullend budget gezocht en gevonden. Wij zouden deze programma-aanpak ook na 2021 voort willen zetten, maar de huidige omstandigheden, zoals beschreven in het voorstel voor de programmabegroting zoals nu aan uw raad voorligt) dwingen ons tot soms moeilijke financiële keuzes.

Gelijktijdig met deze brief sturen wij u een brief over de stand van zaken van de programma-aanpak op de Amsterdamsestraatweg. Er zijn in de problematiek, aanpak en financiering veel overeenkomsten tussen beide straten.

Terugblik en resultaten tot nu toe
De Kanaalstraat is de laatste jaren mede door de gepleegde inzet verbeterd. Het is een straat, met al haar diversiteit van bewoners en ondernemers, om trots op te zijn. Maar niet alle problemen zijn nog opgelost. Dit beeld wordt gedeeld door veel bewoners, bedrijven en ambtelijk betrokkenen. De (sociale) veiligheid is versterkt, de ondermijning is zo veel mogelijk teruggedrongen en de economische vitaliteit is verbeterd. Deze verbetering wordt ook door betrokkenen opgemerkt, maar er is nog veel te doen.
Eén van de grootste problemen in de straat is nog steeds de overlast door verschillende vormen van hufterig gedrag. Ondermijning en leegstand krijgen mede door de coronacrisis meer kans. Sommige ondernemers staat het water aan de lippen. De straat is qua inrichting verouderd, het woon- en leefklimaat vraagt aandacht. De herinrichtingsplannen krijgen met het Integraal Programma van Eisen/Functioneel Ontwerp voor de herinrichting van de Kanaalstraat steeds concreter vorm. Maar de planvoorbereiding kost tijd en betrokkenen willen graag tempo. Andere plannen zijn in uitvoering, zoals de veiligheidsaanpak. De komende periode werken we aan afronding van de economische plannen en de uitvoering daarvan. Bij diverse overleggen in de buurt en bij de inspraak op het IPvE/FO is gebleken hoe zeer betrokkenen belang hechten aan integrale aanpak van de problemen in de straat. Zo is de verkeersveiligheid niet alleen op te lossen door de herinrichting, maar vraagt dit ook verandering van gedrag. Hierover werken wij samen met de werkgroep gedrag die door betrokken buurtbewoners is opgericht. Er is niet één enkele oplossing voor alle problemen.

Wij hebben gewerkt aan acties zoals die zijn opgenomen in de buurtvisie. De belangrijkste activiteiten en resultaten zijn:

Herinrichting openbare ruimte
Een belangrijk onderdeel van het programma is de herinrichting van de Kanaalstraat / Damstraat. Het doel van de herinrichting is het verbeteren van de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van de beide straten. Zo ontstaat een gezonde en aantrekkelijke Kanaalstraat en Damstraat met een multiculturele uitstraling. Recent hebben wij het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp vastgesteld en aan uw Raad gevraagd om het krediet voor de herinrichting vrij te geven. Met de raadsbrief van 8 oktober jl. bent u hierover uitgebreid geïnformeerd.

Winkels en Horeca
Economische visie Kanaalstraat/Damstraat
De economische toekomstvisie is in concept gereed. Na besluitvorming in ons college zullen wij u hierover informeren. Een eerste concept is al besproken met een vertegenwoordiging van ondernemers en de overleggroep Kanaalstraat en wordt nog besproken met bewoners en

vastgoedpartijen. In deze visie zit een voorstel voor de brancheringsrichting en voorstellen over hoe de economische vitaliteit, toekomstbestendigheid en identiteit van de straat te versterken.

Horecapilot
De in de buurtvisie voorgestelde verruimde mogelijkheden voor lichte (dag)horeca krijgen vorm via een pilotproject met vergunningen op naam en voor een periode van 5 jaar. Op verzoek van de gemeenteraad is het aantal vergunningen voor de pilot uitgebreid aan de Damstraat (M2019/184, dd. 11 juli 2019). In de Damstraat zijn 3 vergunningen toegevoegd.
Een adviescommissie van bewoners (aangedragen ten tijde van de wijkraad) en ondernemers (via de winkeliersvereniging) adviseert de gemeente over ingediende plannen. Criteria zijn onder meer bijdrage aan de diversiteit in en kwaliteit van de straat en meerwaarde voor de buurt. In de periode 2018-2020 heeft de adviescommissie positief geadviseerd op in totaal 5 van de aanvragen in de Kanaalstraat en 2 in de Damstraat. Van deze aanvragen hebben nog niet alle ondernemers het proces van hun vergunningaanvraag afgerond, aangezien een aantal plannen pas recentelijk positief is beoordeeld. In de Kanaalstraat en Damstraat staan nog 2, respectievelijk 1 vergunningmogelijkheid open. Ondernemers kunnen hiervoor plannen indienen tot 30 november 2020.

Flankerende maatregelen bij herinrichting
Met de winkeliersvereniging Lombok is overeenstemming bereikt over een pakket flankerende maatregelen bij de herinrichting om het functioneren van het winkelgebied Kanaalstraat te versterken. Het maatregelenpakket wordt ingezet bij de start van de herinrichtingswerkzaamheden en bestaat uit 3 delen, te weten: Flankerende maatregelen ter versterking van het economisch functioneren, het aantrekkelijker maken van het Moskeeplein en het verlagen van parkeertarieven ter stimulering van het gebruik van de parkeergarage in de Kop van Lombok. Nu het IPvE/FO voor de herinrichting is vastgesteld gaan wij deze maatregelen samen met de betrokkenen verder uitwerken

Winkelstraat- en vastgoedmanagement
De winkeliersvereniging heeft ook in 2020 middelen ingezet voor een winkelstraatmanager. Hij is aanspreekpunt namens de winkeliers voor de gemeente, voor onder andere het traject rondom de herinrichting. Met de winkeliersvereniging is door hem ingezet op het verder uitrollen van de branding en vooral ook het ondersteuning van ondernemers bij de coronamaatregelen. In opdracht van de gemeente heeft de winkelstraatmanager samen met Stad & Co (onderzoek- en adviesbureau) gewerkt aan de economische toekomstvisie. Verder heeft hij gewerkt aan het verder uitbouwen van het netwerk met vastgoedpartijen en de verdere uitrol van de horecapilot.

Vastgoed
Wij hebben gewerkt aan het opbouwen van het netwerk met de eigenaars van (winkel)panden. We hebben inmiddels een goed beeld van wie de eigenaars van (winkel)panden zijn. In juni 2019 is er een eerste bijeenkomst geweest met deze vastgoedpartijen uit de Kanaalstraat/Damstraat. Met de straks vastgestelde economische toekomstvisie en het definitief ontwerp voor de straat willen we in de komende periode verder in overleg met vastgoedpartijen om te komen tot gezamenlijke acties en het verder uitwerken en realiseren van het brancheprofiel en versterken van de economische structuur van de straat.

WOM Lombok
De Wijk Ontwikkelings Maatschappij Lombok (WOM) heeft als doel het kopen, verbeteren en aan geschikte ondernemers verhuren van panden om daarmee de economische structuur en de leefbaarheid te vergroten. De afgelopen periode is de WOM in nauw contact geweest met al haar

huurders om de gevolgen van de Corona-crisis op te vangen. Dit is gedaan door de mogelijkheid van uitstel van huurbetalingen aan te bieden. De WOM is momenteel bezig met (energetische) verduurzaming van haar vastgoedportefeuille.

Coronamaatregelen
Vanaf maart 2020 heeft veel in het teken gestaan van de coronamaatregelen. Ondernemers worden zwaar getroffen door het effect van de maatregelen, ook in dit gebied. Het grote aanbod aan ondernemers met dagelijkse producten en het onderscheidend profiel maakt dat het in het voorjaar en de zomer nog relatief druk was in vergelijking met sommige andere winkelgebieden. Deze drukte zorgde ook voor de noodzaak van het nemen van extra beheersmaatregelen om onder andere het afstand houden beter te stimuleren en faciliteren. Dit is in overleg met de ondernemers vormgegeven. De verlening van de beperkende maatregelen in dit najaar maakt ons waakzaam voor de economische effecten voor het gebied en individuele ondernemers. We houden daarbij de vinger aan de pols in contact met de winkelstraatmanager en winkeliersvereniging.

Veiligheid en leefbaarheid
Vanuit het programma Kanaalstraat/Damstraat hebben wij gewerkt aan het verbeteren van de veiligheid en leefbaarheid binnen Lombok Oost. Samen met bewoners, ondernemers, politie en jongerenwerk hebben wij de afgelopen periode diverse extra acties ondernomen zoals: minimaal 4 integrale handhavingsacties per jaar (zichtbaar en onzichtbaar), inzet van vaste en mobiele camera's, het samenwerkingsverband rondom het Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO) Kanaalstraat/Damstraat en de jeugdgroepenaanpak.
Door de corona-crisis vanaf maart van dit jaar moesten wij extra inzet plegen om te kunnen handhaven op de ingestelde noodverordening. Het bleek dat de Kanaalstraat/Damstraat zodanig is ingericht dat het naleven van de gestelde regels erg moeilijk was. Ook het bekende problematische verkeersgedrag vormde een groot probleem. Daarom hebben wij de volgende actie ondernomen:

- In samenwerking met de winkeliers zijn diverse maatregelen genomen waarbij opgeroepen werd om 1,5 meter afstand te houden en deze afstand in de winkels ook mogelijk te maken.
- Er zijn voor een periode van 3,5 maand twee tekstkarren geplaatst.
- Zowel de politie als de gemeentelijke handhaving heeft extra toezicht ingezet, hierbij is ook bereden politie ingezet. Het gemeentelijk flexteam is in de periode van 27 maart tot 24 april en van 9 tot 22 mei extra ingezet in het gebied.
- Er zijn fysieke maatregelen genomen voor enkele hotspots tot het handhaven van de noodverordening in het kader van het coronavirus. Deze maatregelen zetten wij in elk geval voort tot 1 februari 2021.

Verder hebben wij in 2020 de volgende veiligheidsmaatregelen genomen:

- Per 1 juni is er een Straatconciërge Lombok aangesteld.
- Het gebied is aangewezen in het kader van het lachgasverbod.
- Wij hebben extra inzet op jongerenwerk/ intensieve begeleiding kansrijke jongeren

Wonen en samenleven
De buurtvisie geeft aan dat we jongerenoverlast liever voorkomen dan bestrijden. Door goede afstemming en samenwerking tussen de diverse organisaties die in Lombok bezig zijn met het jongerenwerk (Jongeren Organisatie Utrecht, Dock, Wishing Well West, Buurtteam jeugd en gezin, jongerencentrum Utrecht) willen wij de effectiviteit te vergroten, kansen en problemen signaleren en eventuele witte vlekken invullen.

Van Procesgroep naar Overleggroep Kanaalstraat/Damstraat

De Procesgroep Kanaalstraat/Damstraat, van bewoners en ondernemers die aanvankelijke de buurtvisie en uitvoering daarvan heeft begeleid, is in het najaar van 2020 doorontwikkeld tot een overleggroep. Het werd gaandeweg duidelijk dat de betrokkenen niet alleen behoefte hadden aan procesafspraken, maar ook graag inhoudelijk in gesprek gaan over de voortgang van het programma.

Speerpunten 2021 en hoe verder met de integrale programma-aanpak?

De speerpunten voor de aanpak van de Kanaalstraat in 2021 zijn:

- Versterken van de economische vitaliteit die door de coronacrisis extra onder druk staat. Uitvoeren van de in de maak zijnde economische visie Kanaalstraat.
- Versterken van de woon- leef- en werkomgeving door verdere planvoorbereiding voor de herinrichting van de straat (opstellen Voorlopig en Definitief Ontwerp, start aanbesteding). Uitvoering volgt staat gepland vanaf Q2 2022.
- Voor het versterken van de (sociale) veiligheid en tegengaan van “hufterig” gedrag zetten we instrumenten is zoals we dat ook de afgelopen jaren hebben gedaan: Enkele integrale handhavingsacties, extra vuilnisrondes en een vervolg op de ondermijningsaanpak. Extra inzet van handhaving door politie en VTH zal de komende maanden, en waarschijnlijk ook het eerste deel van 2021, niet mogelijk zijn, vanwege prioritering van inzet op handhaving van de coronamaatregelen. Studenten van de Hogeschool, ondersteund door het Verweij Jonker Instituut, doen een onderzoek naar de cultuur in Lombok-Oost. Voor verlenging van de pilot ‘Straatconciërge Lombok’, die komende maand wordt geëvalueerd, is op dit moment geen geld beschikbaar.

Wij kunnen met het beschikbare budget voor de huidige integrale programma-aanpak, aangevuld met bestaande budgetten van de diverse betrokken organisatieonderdelen, de programma-aanpak in geheel 2021 op hetzelfde niveau als in 2020 voortzetten. Gezien de huidige financiële omstandigheden zullen wij de integrale aanpak van de Kanaalstraat na 2021 op een minder intensief niveau vormgeven. Dit betekent dat het reguliere werk, zoals de veiligheidsaanpak, en de herinrichting (wanneer u instemt met kredietvrijgave) door kan gaan. Maar dat de onderlinge samenwerking en samenhang van de activiteiten en de verbinding met de buurt minder intensief zal kunnen zijn en dat de inzet van o.a. de vastgoedregisseur en het inspringen op actuele ontwikkelingen wordt afgebouwd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1407
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 november 2020
Agendapunt	4
Omschrijving	SV 2020, nr. 125 Fietsroute Singel Noord, Weerdsluis en Weerdsingel
ID	1455
Behandelend ambtenaar	M. Fleer
Telefoon	14 030
E-mail	m.fleer@utrecht.nl
Datum collegebesluit	24 juli 2020
Geocodering	Noordoost
Thema	Verkeer, vervoer en waterstaat
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Mobiliteit
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Gijs Corten/Mobiliteit/gijs.corten@utrecht.nl

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	12 november 2020

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2020, NUMMER 125

Datum	24 juli 2020
Van	College B&W
Behandeld door	M. Fleer
Doorkiesnummer	14 030
E-mailadres	m.fleer@utrecht.nl
Kenmerk	7046734/mf09062020
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2020 nummer 125 van raadsleden De Pagter (VVD) en Isik (PvdA) van 4 juni 2020 over Fietsroute Singel Noord, Weerdsluis en Weerdsingel. Verder verwijzen wij u naar de brief die gelijktijdig naar uw raad is gegaan, waarin de achtergrond van dit project is beschreven en het vervolgproces aan bod komt.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Hoe reageert het college hierop *(bedoeld wordt: noodzaak herinrichting en enquête van bewoners)*?
Antwoord 1
De nut en noodzaak van de herinrichting is grotendeels verwoord in de raadsbrief van 12 november 2019 over Stand van zaken doorfietsroute Singel Noord.
De Weerdsingel is in de jaren '90 heringericht tot de huidige vorm. Die basisgedachte is ook gebruikt voor de herinrichting van de Tolsteeg-, Malie- en Wittevrouwensingel. Die vorm past goed bij een straat met een intensiteit van rond de 5.000 auto's per dag, en ongeveer evenveel (of meer) fietsers als auto's, beide in twee richtingen. Dat geldt voor de Tolsteeg-, Malie- en Wittevrouwensingel (resp 4.000, 5.000 en 7.000 fietsers en 5.000, 5.000 en 8.000 auto's per etmaal). Voor de Weerdsingel-Oostzijde ligt het gebruik anders. Op de Weerdsingel-OZ rijden per etmaal ongeveer 1.100 auto's, en volgens de laatste tellingen (2017) twee keer zoveel fietsers. Bovendien rijden de auto's slechts in één richting.
Dit verschil in functie en gebruik is de aanleiding om de inrichting van de Weerdsingel door een andere bril te bekijken. Indicatieve snelheidsmetingen geven aan dat in de huidige inrichting autoverkeer soms te hard rijdt (15% rijdt harder dan 40 km/uur), een signaal dat door bewoners wordt bevestigd. We zoeken naar een inrichting die voldoende ruimte geeft aan de fiets en zorgt dat autoverkeer zich aan de snelheid houdt.
De enquête waar u naar verwijst is door een drietal bewoners geïnitieerd. Op basis van de enquête-resultaten en toelichting door de initiatiefnemers gaan wij in huis met onze verkeers- en fietsexperts de mogelijkheden van de inrichting nader tegen het licht houden. Daarbij uiteraard rekening houdend met intensiteit, gebruik, resultaten van de enquête, en ook rekening houden met de verwachte groei van het fietsverkeer.

Vraag 2
Op basis van welke feitelijke informatie en verkeersonderzoeken blijft het dat het plan van het college noodzakelijk is?
Antwoord 2
De route via de Weerdsingel is opgenomen in het Actieplan Utrecht Fietst, waarvan u in 2016 de uitvoering heeft vastgesteld. Voor nadere onderbouwing van de tracékeuze en prognose van gebruik is een ambtelijke verkenning uitgevoerd, en aansluitend een kwantitatieve analyse door bureau Keypoint. In de genoemde raadsbrief wordt daar verder op ingegaan.

Vraag 3
Is de variant van de gemeente überhaupt mogelijk zonder asfalt?
Antwoord 3
Ja, de gemeentelijke variant kan ook in klinkers worden uitgevoerd. De verharding moet uiteraard voldoende aantrekkelijk zijn om fietsers te verleiden om buitenom te fietsen. Bij verharding in klinkers nemen we afstand van de criteria die u voor uitvoering van het Actieplan Utrecht Fietst heeft vastgelegd voor doorfietsroutes. De afweging in verharding is echter nog niet aan de orde; dat is één van de volgende stappen op weg naar een concept IPvE/FO.

Vraag 4
Wat kost de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde naar verwachting? Klopt het bedrag van 1,2 miljoen dat VVD en PvdA hoorden van bewoners?
Antwoord 4
In het MPB is een budget van €3,5 miljoen opgenomen voor de Singel Noord. Dit is voor de doorfietsroute op de Weerdsingel-Oostzijde en een verbinding naar de Weerdsingel-Westzijde. Bij het opstellen van het concept-IPvE in de komende maanden gaan we een eerste kostenraming opstellen. Die raming is natuurlijk afhankelijk van de keuzes die nog gemaakt moeten worden over breedte, profiel en verharding.

Vraag 5
Vindt het college het wenselijk om een herinrichting uit te voeren in een straat waar bewoners over het algemeen tevreden zijn over de inrichting?
Antwoord 5
De Weerdsingel-Oostzijde heeft een functie die verder gaat dan alleen de woonfunctie. Daarom is, naast de mening van de bewoners, ook een bredere afweging met oog voor alle gebruikers nodig.
Utrecht kent een groei van inwoners en verkeersbewegingen; het fietsverkeer op de Weerdsingel Oostzijde zal fors groeien. Ons doel is om de druk op de binnenstad-as te verminderen en fietsers te spreiden over de stad. Dan kan het nodig zijn om in een straat aanpassingen te doen, ook als de bewoners dat niet nodig vinden. Soms is een herinrichting ook het gevolg van nuts- of rioleringswerkzaamheden. Voor ongeveer 2/3 deel van de lengte van Weerdsingel-OZ volgt de herinrichting op rioleringswerkzaamheden, waarvoor de straat opengelegd moet worden. Op de informatieavond die op 25 november 2019 is gehouden, hebben enkele bewoners aangegeven vraagtekens te hebben bij de noodzaak van de geplande herinrichting. Na een breed gesprek ter plekke is aan de aanwezigen gevraagd naar de reactie op de voorgenomen herinrichting. Via handopsteken bleek dat iets meer dan de helft van de aanwezigen de herinrichting kan ondersteunen, iets minder dan de helft vond het niet nodig. Uiteraard is dit geen representatieve steekproef, maar wel een eerste indicatie.

Vraag 6
Is het college het met VVD en PvdA eens dat er andere plekken in de stad zijn waar een herinrichting harder nodig is en waar bewoners juist al jaren pleiten voor een herinrichting (bv. Amazonedreef)? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 6
Wij zijn het met u eens dat veel plekken in de stad gebaat zijn bij een verbetering van de inrichting. We zien daarbij wel een verschil in positie. De Weerdsingel-Oostzijde maakt deel uit van het fietsnetwerk en is een belangrijk alternatief voor de zwaarst belaste route in de stad waarvan het gebruik de komende

jaren fors blijft toenemen. De schakel Weerdsingel-OZ bepaalt mede het functioneren van het fietsnetwerk. Dat geeft een ander belang dan alleen verbetering van de openbare ruimte.

Vraag 7
Is het college bereid de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde te heroverwegen? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 7
Op basis van de verwachte groei van het fietsverkeer en de ambitie om de fietsdrukte in binnenstad te verminderen, vinden wij herinrichting van de Weerdsingel OZ tot doorfietsroute noodzakelijk. De Weerdsingel kan als schakel in het fietsnet bijdragen aan spreiding van fietsers en daarmee de drukte op de Vredenburgroute verminderen. De vorm van de inrichting bespreken we graag met de betrokkenen.

Vraag 8
De bewoners die wij spraken gaven aan dat de gemeente het geen goed idee vindt om de rijbaan voor auto's te versmallen. Klopt dat? Zo ja, waarom is een rijbaanbreedte van 1,5 à 2 meter niet voldoende in een straat waar eenrichtingverkeer geldt?
Vraag 9
Wat vindt het college verder van de variant van de bewoners?
Vraag 10
Is het college bereid om (als vastgehouden wordt aan de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde) de variant van de bewoners als uitgangspunt te nemen en deze samen met hen uit te werken? Zo nee waarom niet?
Antwoord 8, 9, 10
Wij menen dat de door bewoners voorgestelde variant niet goed aansluit bij gebruik en functie van de weg: de ambities als doorfietsroute en het éénrichtingsverkeer. Met een rijloper van 1,5 á 2 meter wordt een strook aangeboden die bij automobilisten de indruk kan wekken dat er voldoende maat is om conflictvrij te passeren, terwijl die ruimte er dan niet is. Dit werkt verkeersonveiligheid in de hand. Het is dan beter deze (twijfel)maat achterwege te laten. Gezien de verkeersintensiteiten voor de auto (in één richting) is het ook voor het beperken van de rijsnelheid juist wenselijk om de weg niet breder te maken dan nodig is. Een maat van 4,50 a 5,00 m is dan voldoende. Met de uitslag van de enquête gaan we, zoals gezegd, in huis nogmaals de mogelijke rijbaanindeling bekijken. De CROW-richtlijnen zijn hierbij behulpzaam, maar geven enige marge in breedte en indeling.

Vraag 11
Is het college bereid de verkeersgeleiders te behouden? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 11
Als eerste beoordelen we de benodigde breedte en de indeling van de weg. Daarna volgt de detail-indeling van de weg, waarbij de verkeersveiligheid natuurlijk goed wordt meegewogen. Afhankelijk van de indeling beoordelen we of het handhaven van de verkeersgeleiders nodig is. Bij een indeling met een smallere breedte (zowel in een gemengd profiel als bij de bewonersvariant) passen de verkeers-geleiders niet meer, zowel fysiek als functioneel.

Vraag 12
Is het college het met VVD en PvdA eens dat het in geen enkel opzicht noodzakelijk is om de Weerdsingel te herinrichten, zolang er nog geen concrete plannen voor een brug zijn? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 12
Ook zonder brug zien wij in de groei van het fietsverkeer en de ontwikkelingen aan de omgeving voldoende aanleiding om een fietsroute te realiseren op de Weerdsingel. De wens om de druk om de binnenstad te verminderen is onverminderd groot. Herinrichting van de Weerdsingel kan fietsers verleiden om de route buiten de binnenstad te volgen, waarbij westelijk van de Weerdsingel-Oostzijde de route via de Kaatstraat of via de Nieuwekade gevolgd kan worden. Daarmee draagt deze herinrichting bij aan het verminderen van de druk op de binnenstadsas.

Vraag 13
Welke dringende noodzaak ziet het college om de straat nu te herinrichten?
Antwoord 13
Herinrichting tot fietsroute draagt bij aan verbetering van het fietsnetwerk, en daarmee spreiding van het fietsverkeer, opvang van de groei van het fietsverkeer en ontlasten van de Vredenburgroute. Bovendien sluit de herinrichting aan op de geplande onderhoudswerkzaamheden.

Vraag 14
Klopt dit? Zo ja, waarom is de variant “niets doen” dan steeds één van de mogelijke varianten geweest die met de klankbordgroep aan bewoners is voorgelegd, niet alleen tijdens de met de gemeente afgesproken enquête maar ook bij diverse overleggen?
Antwoord 14
Gebruikelijk is om bij voorstellen voor herinrichting ook een nulvariant op te nemen. Vooral bedoeld als referentie, ter vergelijking met de huidige situatie. Waarbij we hebben aangegeven dat ‘niets-doen’ wat ons betreft niet past bij de te verwachten groei en de wens voor een goed functionerend fietsnetwerk.

Vraag 15
Welke rol heeft de klankbordgroep in het participatietraject?
Antwoord 15
De rol van de klankbordgroep is, letterlijk en in de praktijk: klankbord zijn. Een groep om ideeën in de week te leggen, gedachten te polsen, te toetsen. Dit is in de klankbordgroep een bespreekpunt geweest. Tijdens de bijeenkomst van 25 mei jl. gaven de leden van de klankbordgroep aan deze invulling te delen en de klankbordgroep-bijeenkomsten ook te gebruiken om eigen ideeën in te brengen. De klankbordgroep Weerdsingel bestaat alleen uit bewoners en kent een minder brede vertegenwoordiging dan in andere projecten.

Vraag 16
Welke waarde hecht het college aan de uitkomsten van de enquête? Welke resultaten van de enquête neemt het college wel en niet over?
Antwoord 16
Zoals gezegd beoordelen we opnieuw de mogelijkheden voor de wegindeling (profiel) op basis van de suggestie van de bewoners. Suggesties voor uitwerking en invulling van details gaan we in de ontwerpfase beoordelen en waar mogelijk inpassen.

Vraag 17
Heeft het college aan het begin van de participatie duidelijkheid gegeven over de randvoorwaarden, scope en kaders van het participatietraject, zoals genoemd in de raadsbrief “Evaluatie participatie mobiliteitsprojecten” van 8 maart 2019? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 17
Tijdens de eerste bewoners-informatieavond heeft de projectleider de aanwezigen uitgenodigd om deel te nemen aan de klankbordgroep. In de klankbordgroep is gesproken over rol en mate van beïnvloeding. Het gesprek met de klankbordgroep is meegegroeid met het verloop van het proces. Op de momenten waar brede inspraak van belanghebbenden aan de orde is, zullen we informatiebijeenkomsten organiseren. Dat is een passende invulling van de handvatten uit de genoemde evaluatie.

Vraag 18
Op welke andere vlakken heeft het college gevolg gegeven aan deze evaluatie?
Antwoord 18
De evaluatie wordt gebruikt als voorbeeldenboek en inspiratiebron bij de inrichting van participatie.

Vraag 19
Is het college bereid om een voorstel uit te werken voor een soort “draagvlakmeting” bij herinrichtingen, waarbij bewoners een bindende stem kunnen uitbrengen op een variant?
Antwoord 19
Wij zijn niet genegen een voorstel uit te werken waarbij het bewonersbelang op voorhand prevaleert boven het algemeen belang. Wij hebben als leidraad het door uw raad vastgesteld beleid voor de hele gemeente, zoals het Mobiliteitsplan, waarin een afweging tussen algemeen en specifiek belang is gemaakt. Bewonersbelang wordt altijd meegewogen, als onderdeel van een integrale afweging van alle belangen.

Vraag 20
Is deze planning nog steeds actueel? Zo nee, wat is de huidige planning?
Antwoord 20
In de inleiding genoemde raadsbrief is een actuele planning opgenomen.

Vraag 21
Op welke termijn zou er op zijn vroegst een fietsbrug zijn gerealiseerd?
Antwoord 21
Daar is op dit moment nog geen uitspraak over te doen. Met de resultaten gaan we eerst met de omgeving in gesprek. Daarna zou een uitwerking tot een ontwerp kunnen volgen. Aangezien deze locatie een rijksmonument betreft, is een zorgvuldige inpassing van groot belang, en moet een monumentenvergunning (als onderdeel van een omgevingsvergunning) worden aangevraagd en verkregen. Daarna zou een technische uitwerking en aanbesteding kunnen plaatsvinden. Een dergelijk proces moet zorgvuldig doorlopen, neemt meer tijd in beslag en kan ca 3 tot 5 jaar duren.

Vraag 22
Is dit de verkenning “op hoofdlijn” waar het college in de brief van 12 november 2019 naar verwees?
Antwoord 22
Ja.

Vraag 23
De verkenning die de fracties ambtelijk ontvingen lijkt een concept te zijn. Klopt dat? Zo ja, waarom is er geen vastgestelde definitieve versie? Zo nee, door welk orgaan binnen de gemeente is de verkenningsrapportage vastgesteld?
Antwoord 23
Dat is inderdaad een ambtelijk concept, opgesteld door een ambtelijke werkgroep met verkeerskundige en stedebouwkundige expertise. De verkenning was een uitwerking van het fietsprogramma en het (in het Actieplan Fiets) toegezegde onderzoek naar mogelijkheden voor de doorfietsroute langs de noordelijke singel. De verkenning is te beschouwen als tussenstand, als één van de stappen op weg naar een voorstel.

Vraag 24
Heeft het college bij de start van deze verkenning randvoorwaarden meegegeven aan het onderzoeksteam, bijvoorbeeld over de vorm van de brug, de impact op de omgeving en de toegankelijkheid voor het vaarverkeer? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 24
De randvoorwaarden voor de verkenning zijn vastgelegd in het Mobiliteitsplan (SRSRSB) en het Actieplan Utrecht Fietst: zoals een directe route, fietscomfort, geen haakse bochten en aansluiten op andere fietsroutes. Wij hebben aandachtspunten meegegeven voor de verdere uitwerking. Dat loopt nu. In de raadsbrief wordt hier nader op ingegaan.

Vraag 25
Zijn er op enig moment medewerkers van Erfgoed bij deze verkenning betrokken geweest? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 25
Naast deze verkenning naar mogelijkheden voor de fietsroute is een cultuurhistorische verkenning uitgevoerd (zoals u ook in de raadsbrief kunt lezen). Bij deze stappen zijn medewerkers van Erfgoed betrokken, net als momenteel voor de lopende verkenning.

Vraag 26
Zijn er op enig moment medewerkers van Stadsbedrijven bij deze verkenning betrokken geweest die kennis hebben over de bediening van de sluis en de toegankelijkheid van dit gebied voor het vaarverkeer? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 26
De verschillende mogelijkheden zijn uiteraard met Stadsbedrijven besproken. De havenmeester is op verschillende momenten betrokken en heeft aangegeven met welke zichtlijnen, openingstijden, rondvaartboot-ligplaatsen en vaarroutes rekening gehouden moet worden.

Vraag 27
Zijn er op enig moment experts bij de verkenning betrokken geweest die kennis hebben over de draagkracht van de kademuren, zeker in het licht van het instorten van een kademuur in 2013? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 27
In het stadium waarin deze verkenning is uitgevoerd, is nog niet naar technische mogelijkheden voor de kademuren gekeken. Indien er een vervolguitwerking gaan plaatsvinden, is dat uiteraard wel het geval.

Vraag 28
Deelt het college de conclusie van de verkenning dat een bredere verbinding op deze plaats noodzakelijk is? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 28
Wij vinden een comfortabele fietsverbinding wenselijk. De vorm en de exacte locatie is onderwerp van nadere uitwerking.

Vraag 29
Volgens de openbare basisregistratie adressen en gebouwen dateert het sluiswachtershuisje uit 1930. Acht het college het inderdaad wenselijk om dit huisje te slopen dan wel te verplaatsen?
Antwoord 29
Nee, dat vinden we niet wenselijk.

Vraag 30
Welke andere onderdelen (zie afbeeldingen op volgende pagina) zouden moeten wijken voor de brug?
Antwoord 30
Daar is nu nog geen antwoord op te geven. Er is nog geen voorkeur voor een tracé voor een mogelijke doorfietsroute.

Vraag 31
Deelt het college de mening van VVD en PvdA dat de monumentale status niet zomaar een “aandachtspunt” is, maar een gegeven dat betekent het aanpassing of bebouwing hier géén optie is? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 31
De omgeving Weerdsingel-Weerdsluis is een rijksmonument, onderdeel van het rijksmonument Stadsbuitengracht. Dat betreft de Bemuurde Weerd, de Weerdsingel-Westzijde en de Nieuwe Kade, en daarbinnen het gehele singelprofiel. De Weerdsluis zelf (het sluizencomplex, sluiskom, sluishoofden en zijkant sluis) is ook een rijksmonument. Elk voorstel dat we in deze omgeving doen, raakt de monumentenstatus van dit gebied. Als we aanpassingen voorstellen, zullen we een

monumentenvergunning (als onderdeel van de omgevingsvergunning) moeten aanvragen. Dat is inderdaad méér dan zomaar een aandachtspunt.

Vraag 32
Volgens rijksmonumenten.nl is het gehele “complex van sluizen met kolk, kademuren en twee bruggen” een rijksmonument. Is het gezien deze complete beschrijving van het monument überhaupt mogelijk om een brug te plaatsen over de landhoofden van deze sluis, zoals in de verkenning wordt gesuggereerd? Zo ja, waaruit blijkt dat? Zo nee, hoe kan het dat deze verkenning heeft plaatsgevonden?
Antwoord 32
Als uitwerking van het Actieplan Fiets had deze eerste verkeerskundige verkenning vooral als insteek om de mogelijkheden voor routes langs de noordzijde te verkennen: welke schil ten noorden van de binnenstad qua functie en gebruik het beste kan bijdragen aan de ontlasting van de drukke fietsroutes in de binnenstad en de spreiding van het fietsverkeer. Bij een keuze voor een tracé zullen we ook technische argumenten en monumentenstatus betrekken.

Vraag 33
Waarom heeft het college deze varianten onderzocht, gezien al het bovenstaande?
Antwoord 33
In de interne ambtelijke conceptverkenning heeft een brede oriëntatie plaatsgevonden, waarbij ook extreme varianten zijn meegenomen. Dat geeft inzicht in de (on-)mogelijkheden.

Vraag 34
Wat vindt het college van de wenselijkheid van deze twee brugvarianten? Kan het college aangeven of deze brugvarianten nog steeds worden onderzocht?
Antwoord 34
Er loopt nu nog een nadere verkenning. We hebben daarom nu nog geen voorkeur.

Vraag 35
Als deze bruggen nog steeds worden onderzocht, is het college dan bereid om van verder onderzoek naar deze brugvarianten af te zien?
Antwoord 35
De zoektocht naar een goede doorfietsroute vraagt om nader onderzoek naar de mogelijkheden en een brede verkenning van tracévarianten. Extreme varianten helpen bij het in beeld brengen gewenste en ongewenste situatie. Daarom vinden we het belangrijk om die in een verder onderzoek mee te nemen.

Vraag 36
Wat heeft deze verkenning naar schatting gekost? Welke kosten waren gemoeid bij het ontwerpen van de impressies (pagina 23, 29, 33)?
Antwoord 36
De interne ambtelijke verkenning heeft alleen interne kosten. Op basis van de interne kostensystematiek (uurtarief plus opslag) heeft deze verkenning in totaal circa € 33.000 gekost. Uit de urenregistratie is niet te herleiden welke tijd aan de impressies is besteed; we schatten in dat dit maximaal € 5.000,- heeft gekost.

Vraag 37
Heeft het college inzicht in de vermoedelijke kosten per variant?
Antwoord 37
Nee. In dit stadium is er nog geen zicht op serieuze varianten, en dus nog geen zicht op aanlegkosten.

Vraag 38
Heeft het college kennis genomen van de verkenning?
a. Zo ja, heeft het college de conclusies overgenomen? Wat heeft het college vervolgens met deze verkenning en de conclusies gedaan?
b. Zo nee, waarom niet?
Antwoord 38
De ambtelijke verkenning(concept) is als tussenstap in maart 2017 aan ons gepresenteerd. Wij hebben vervolgens gevraagd om nader onderzoek naar enerzijds de cultuurhistorische waarden in de omgeving van de Weerdsluis en anderzijds de kwantitatieve onderbouwing van een mogelijke fietsroute.

Vraag 39
Heeft het college nog andere onderzoeken gedaan naar de haalbaarheid van een fietsbrug nabij de Weerdsluis? Zo ja, welke?
Antwoord 39
Naast de genoemde ambtelijke concept-verkenning, de cultuurhistorische verkenning en het rapport van Keypoint, loopt er op dit moment een verkenning naar de technische mogelijkheden van verschillende tracévarianten.

Vraag 40
Welke opdracht kreeg Keypoint precies mee? Hoe is het rapport daarna tot stand gekomen?
Antwoord 40
Keypoint kreeg als opdracht om een kwantitatieve analyse op te stellen van de huidige en te verwachten aantallen fietsers, en via een verkeerskundige onderbouwing te beoordelen welke routevariant het beste kan zorgen dat de route om de noord voor fietsers goed functioneert.

Vraag 41
Welke informatie heeft het college precies met Keypoint gedeeld?
Antwoord 41
Het Mobiliteitsplan, het Actieplan Utrecht Fietst, de resultaten van de Nationale Fietstelweek 2016, de Verkenning Fietssingel Noord en andere beschikbare tellingen.

Vraag 42
Op welke manier heeft het college Keypoint geïnformeerd over de haalbaarheid van een brug bij de Weerdsluis? Is Keypoint ervan uitgegaan dat die brug er hoe dan ook komt?
Antwoord 42
Keypoint heeft de eerder genoemde ambtelijke verkenning kwantitatief beoordeeld. Daarbij is de brug een mogelijkheid, geen vaststaande uitkomst.

Vraag 43
Heeft het college bij Keypoint aangegeven welke verbeterpunten er op elke route mogelijk zijn? Zo ja, welke? Zo nee, hoe heeft Keypoint de mogelijkheden voor verbeteringen dan afgewogen?
Antwoord 43
Het projectteam heeft Keypoint inzicht gegeven in de geprogrammeerde projecten. Keypoint heeft zelf een locatiebezoek gebracht. Keypoint heeft daarmee de Verkenning Fietssingel Noord cijfermatig uitgewerkt.

Vraag 44
Op basis van welke informatie van het college is Keypoint tot de conclusie gekomen dat de route Singel Zuid “beperkte” mogelijkheden voor herinrichting heeft?
Antwoord 44
Dat heeft Keypoint geconstateerd op basis van eigen analyse en locatiebezoek. Keypoint adviseert dat de route via de Weerdsingel (singel-noord) de beste mogelijkheden biedt: deze route heeft enkele vertragingspunten waar verbetering mogelijk is, past het beste in het fietsnetwerk met aansluitpunten en geeft aansluiting op andere (regionale) fietsroutes.

Vraag 45
Waarom is dit onderzoek van Keypoint pas uitgevoerd na de verkenning voor een brug? Was het niet logischer geweest om pas ná een onafhankelijke vergelijking van routes een verkenning te doen naar verbeterpunten?
Antwoord 45
Het is logisch om eerst de mogelijke routes te verkennen, en daarna nader te kwantitatief te analyseren hoe de beoordeling van de mogelijke routes is. Beide notities versterken elkaar.

Vraag 46
Heeft het college naar aanleiding van het rapport verduidelijkende vragen aan Keypoint gesteld? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke vragen en welke antwoorden volgden daarop?
Antwoord 46
De contacten met Keypoint over het rapport liggen op ambtelijk niveau. In de gesprekken die hebben plaatsgevonden zijn diverse aspecten aan bod gekomen, het is ondoenlijk om daar op detailniveau verslag van te doen. Meer achtergrondinformatie kunt in bovengenoemde raadsbrief vinden.

Vraag 47
Hoe denkt het college deze fietsers te verleiden tot de (langere) fietsroute Singel Noord, als de fietsers die nu niet voor Vredenburg kiezen meestal via Singel Zuid fietsen?
Antwoord 47
O.a. door het realiseren van een goede fietsverbinding, als alternatief voor de Vredenburg-route.

Vraag 48
Is het college het met VVD en PvdA eens dat de fietsers uit Noordwest al “bediend” worden door de Stenenbrug (de brug tussen de Kaatstraat en Adelaarstraat) – en dus geen extra brug bij de Weerdsluis nodig hebben (slechts zo’n 100 meter verderop)? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 48
Voor de fietsers vanaf de Vecht (Zeedijk) en de kop van de Amsterdamsestraatweg is de Stenenbrug inderdaad een goed alternatief. Het vervolg van de route over de Bemuurde Weerd voldoet niet aan de kwaiteitseisen voor het fietsnetwerk. Voor fietsers uit de Daalsetunnel, vanaf Utrecht West of Leidsche Rijn, is de route via de Stenenbrug minder voor de hand liggend.

Vraag 49
Welke verbeteringen zijn er wat het college of Keypoint betreft mogelijk op de routes Singel Noord en Singel Zuid? Graag een zo volledig mogelijk overzicht.
Antwoord 49
Keypoint ziet voor de route Singel-Noord (Weerdsingel-Oostzijde) verbetering in de doorstroming van de fiets op de aansluiting bij de Hopakker en de aansluiting bij de Noorderbrug. Keypoint meent dat de route via de van Asch van Wijckskade en Wolvenplein (door Keypoint Singel Zuid genoemd) minder goed geschikt te maken is als doorfietsroute. Voor beide routes (Singel-Noord en Singel Zuid) is een grote verbetering de oversteek Monicaburg. In de uitwerking nemen we verbetering van de oversteek Monicabrug mee.

Vraag 50
Is het college het met VVD en PvdA eens dat de route Singel Zuid kansrijker is, zeker gezien de onzekerheid van een brug bij de Weerdsluis? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 50
Wat ons betreft is een afweging tussen de routevarianten niet direct gerelateerd aan de keuze voor de brug. Enerzijds vinden we een verbetering van de fietsroute over de singel ook zinvol, indien er geen brug komt. Anderzijds is een afweging uit de routevarianten binnen- of buitenkant singel vooral afhankelijk van andere factoren dan de keuze voor een brug. Een fietsroute aan de buitenkant van de singel (Singel-noord) heeft de voorkeur, vanwege de aansluiting op de andere singeldelen, de herkenbaarheid van de route ‘buitenom’, de aansluiting op regionale fietsroutes en de mogelijkheid (en

fysieke ruimte) om de Weerdsingel in te richten als fietsroute. Een fietsroute aan de binnenkant van de singel is rondom het Wolvenplein moeilijk in te passen en biedt geen aansluiting op de regionale fietsroute via de Kleine Singel.

Vraag 51
Kan het college aangeven op basis waarvan een fietsbrug op deze plaats als niet haalbaar is beoordeeld? Kan het college een inschatting geven van de kosten van een fietsbrug tussen de Amsterdamsestraatweg en de binnenstad?
Antwoord 51
Een mogelijke nieuwe brug nabij Paardenveld lijkt op het eerste oog mogelijk een goed alternatief voor de fietsverbinding vanaf de Daalsetunnel richting centrum. In de recente studie naar kansrijke fietsverbindingen is deze locatie beoordeeld, met als uitkomst dat de brug niet kansrijk is. Wij zien dan ook geen aanleiding om een nieuwe brug op deze locatie op te agenda te zetten. Mede gezien de waardevolle groene locatie aan de binnenkant van de singel, als tegenhanger van de verkeersomgeving buitenkant singel.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

SCHRIFTELIJKE VRAGEN **4 juni 2020**
Fietsroute Singel Noord, Weerdsluis en Weerdsingel

Vragen van M. de Pagter (VVD), B. Işik (PvdA)

De fracties van VVD en PvdA werden onlangs benaderd door een aantal bewoners van de Weerdsingel Oostzijde over de geplande herinrichting van hun straat. Het college heeft de wens om deze straat te herinrichten als onderdeel van de doorfietsroute Singel Noord.

Het college is al enkele jaren bezig te onderzoeken hoe een doorfietsroute langs de singel vorm kan krijgen. Deze route is bedoeld om de drukke fietsroute tussen Utrecht Centraal en de Uithof (Science Park) via Vredenburg te ontlasten. Bij raadsbrief van 12 november 2019 is de raad daar voor de laatste keer over geïnformeerd.

Naar aanleiding van het contact met deze bewoners en het lezen van twee ambtelijke stukken hebben VVD en PvdA vragen over diverse onderdelen van de herinrichting van de Singel Noord. De fracties hebben vragen over:

- nut en noodzaak van de herinrichting van de Weerdsingel;
- participatie van bewoners;
- fietsbrug bij de Weerdsluis;
- de keuze voor de alternatieve fietsroute West-Oost.

Nut en noodzaak herinrichting
VVD en PvdA vragen zich af waarom de Weerdsingel nú moet worden heringericht. Waar andere delen van de Utrechtse singels (Maliesingel en Wittevrouwensingel) pas onlangs zijn ingericht met brede fietsstroken, heeft de Weerdsingel Oostzijde al meer dan 20 jaar twee fietsstroken van ongeveer 2 meter. Ook is het autoverkeer meestal geen doorgaand verkeer. De Weerdsingel is dus al fietsvriendelijk.

Uit een enquête die bewoners zelf hebben gehouden (respons: 57,8%), blijkt dat slechts 10% voor de variant van de gemeente is (fietsstraat / gemengd profiel). Verreweg de meeste bewoners zijn tevreden over de huidige inrichting en willen, als er toch wordt heringericht, dat er een apart wegvak blijft voor fietsers en een apart wegvak voor auto's. Ook willen zij graag dat er géén asfalt in de straat komt.

1. Hoe reageert het college hierop?
2. Op basis van welke feitelijke informatie en verkeersonderzoeken blijft het dat het plan van het college noodzakelijk is?
3. Is de variant van de gemeente überhaupt mogelijk zonder asfalt?
4. Wat kost de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde naar verwachting? Klopt het bedrag van 1,2 miljoen dat VVD en PvdA hoorden van bewoners?

Op andere plekken in de stad (bv. Overvecht) vragen bewoners al jarenlang om een herinrichting in de straat. Aan de Weerdsingel Oostzijde zijn de meeste bewoners juist tevreden over de inrichting, blijkt uit hun enquête. Sommige bewoners reageerden zelfs letterlijk: "laat ze het geld gebruiken voor andere delen van de stad die het minder goed hebben".

5. Vindt het college het wenselijk om een herinrichting uit te voeren in een straat waar bewoners over het algemeen tevreden zijn over de inrichting?
6. Is het college het met VVD en PvdA eens dat er andere plekken in de stad zijn waar een herinrichting harder nodig is en waar bewoners juist al jaren pleiten voor een herinrichting (bv. Amazonedreef)? Zo nee, waarom niet?
7. Is het college bereid de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde te heroverwegen? Zo nee, waarom niet?

Bewoners in de klankbordgroep hebben zelf ook een variant bedacht, voor wanneer de herinrichting inderdaad doorgaat. Daarbij verandert aan de inrichting weinig, behalve dat het “olifantenpaadje” langs de waterkant omgevormd wordt tot een echt voetpad. Daarvoor wordt de autorijbaan iets versmald. De bewoners die wij spraken gaven aan dat de gemeente het geen goed idee vindt om de rijbaan voor auto’s te versmallen.

8. Klopt dat? Zo ja, waarom is een rijbaanbreedte van 1,5 à 2 meter niet voldoende in een straat waar eenrichtingverkeer geldt?
9. Wat vindt het college verder van de variant van de bewoners?
10. Is het college bereid om (als vastgehouden wordt aan de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde) de variant van de bewoners als uitgangspunt te nemen en deze samen met hen uit te werken? Zo nee waarom niet?

Een duidelijke meerderheid van de bewoners is voor het handhaven van de verkeersgeleiders bij de twee bochten in de Weerdsingel Oostzijde. Volgens bewoners die wij spraken gebeurden er vóór het aanleggen van de verkeersgeleiders (halverwege jaren ’90) regelmatig ongevallen, waarbij er zelfs auto’s in de singel belandden.

11. Is het college bereid de verkeersgeleiders te behouden? Zo nee, waarom niet?

Volgens het college is een belangrijke schakel in de doorfietsroute Singel Noord een brug bij de Weerdsluis (hierover later meer). Naar verwachting neemt het fietsverkeer eventueel pas toe op de Weerdsingel, als die brug er ligt. VVD en PvdA vinden het vreemd dat het college al een voorschot neemt op besluitvorming over de brug en ervan uitgaat dat die brug er inderdaad komt.

12. Is het college het met VVD en PvdA eens dat het in geen enkel opzicht noodzakelijk is om de Weerdsingel te herinrichten, zolang er nog geen concrete plannen voor een brug zijn? Zo nee, waarom niet?
13. Welke dringende noodzaak ziet het college om de straat nu te herinrichten?

Participatie van bewoners
Tijdens de vergadering van de klankbordgroep op 19 februari 2020 werd met de gemeente afgesproken dat de bewoners zelf een enquête mochten houden over de varianten 1 (niets doen), 2 (variant klankbord) en 3 (variant gemeente). De varianten zijn ook te vinden in de bijlage bij deze vragen. Na afloop van de enquête zijn de resultaten gedeeld met de gemeente. Uit een e-mail naar de klankbordgroep bleek vervolgens dat het college wil inzetten op een aanpassing – en niet op “niets doen”.

14. Klopt dit? Zo ja, waarom is de variant “niets doen” dan steeds één van de mogelijke varianten geweest die met de klankbordgroep aan bewoners is voorgelegd, niet alleen tijdens de met de gemeente afgesproken enquête maar ook bij diverse overleggen?
15. Welke rol heeft de klankbordgroep in het participatietraject?
16. Welke waarde hecht het college aan de uitkomsten van de enquête? Welke resultaten van de enquête neemt het college wel en niet over?

17. Heeft het college aan het begin van de participatie duidelijkheid gegeven over de randvoorwaarden, scope en kaders van het participatietraject, zoals genoemd in de raadsbrief “Evaluatie participatie mobiliteitsprojecten” van 8 maart 2019? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?
18. Op welke andere vlakken heeft het college gevolg gegeven aan deze evaluatie?

Het college lijkt regelmatig te worstelen met participatie bij herinrichtingen.

19. Is het college bereid om een voorstel uit te werken voor een soort “draagvlakmeting” bij herinrichtingen, waarbij bewoners een bindende stem kunnen uitbrengen op een variant? Gedacht kan worden aan een “*alternative vote*” systeem, waarbij bewoners een eerste en tweede voorkeur kunnen opgeven.

Fietsbrug bij de Weerdsluis
In de raadsbrief van 12 november 2019 staat dat er “op hoofdlijn” is gekeken naar een nieuwe oversteek nabij de Weerdsluis. Ook staat er dat er nader onderzoek wordt verricht en dat de resultaten medio 2020 worden verwacht.

20. Is deze planning nog steeds actueel? Zo nee, wat is de huidige planning?
21. Op welke termijn zou er op zijn vroegst een fietsbrug zijn gerealiseerd?

Uit ambtelijke navraag blijkt dat er in 2016 een uitgebreide ambtelijke verkenning heeft plaatsgevonden naar de fietssingel Noord. De rapportage van 45 pagina’s is bij deze vragen gevoegd. Hierin worden vier mogelijkheden verkend voor een fietsbrug nabij de Weerdsluis, compleet met impressie- en referentiebeelden.

22. Is dit de verkenning “op hoofdlijn” waar het college in de brief van 12 november 2019 naar verwees?
23. De verkenning die de fracties ambtelijk ontvingen lijkt een concept te zijn. Klopt dat? Zo ja, waarom is er geen vastgestelde definitieve versie? Zo nee, door welk orgaan binnen de gemeente is de verkenningsrapportage vastgesteld?
24. Heeft het college bij de start van deze verkenning randvoorwaarden meegegeven aan het onderzoeksteam, bijvoorbeeld over de vorm van de brug, de impact op de omgeving en de toegankelijkheid voor het vaarverkeer? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?
25. Zijn er op enig moment medewerkers van Erfgoed bij deze verkenning betrokken geweest? Zo nee, waarom niet?
26. Zijn er op enig moment medewerkers van Stadsbedrijven bij deze verkenning betrokken geweest die kennis hebben over de bediening van de sluis en de toegankelijkheid van dit gebied voor het vaarverkeer? Zo nee, waarom niet?
27. Zijn er op enig moment experts bij de verkenning betrokken geweest die kennis hebben over de draagkracht van de kademuren, zeker in het licht van het instorten van een kademuur in 2013? Zo nee, waarom niet?

<u>Conclusie over Bemuurde Weerd</u>
Volgens de conclusie op pagina 37 van de verkenning is een bredere verbinding over de sluis nodig en moet voor het sluiswachtershuis een andere locatie gevonden worden.

28. Deelt het college de conclusie van de verkenning dat een bredere verbinding op deze plaats noodzakelijk is? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?
29. Volgens de openbare basisregistratie adressen en gebouwen dateert het sluiswachtershuisje uit 1930. Acht het college het inderdaad wenselijk om dit huisje te slopen dan wel te verplaatsen?
30. Welke andere onderdelen (zie afbeeldingen op volgende pagina) zouden moeten wijken voor de brug?

Als laatste staat er bij de conclusie op pagina 37 dat de monumentale status een “belangrijk aandachtspunt” is.

31. Deelt het college de mening van VVD en PvdA dat de monumentale status niet zomaar een “aandachtspunt” is, maar een gegeven dat betekent het aanpassing of bebouwing hier géén optie is? Zo nee, waarom niet?
32. Volgens rijksmonumenten.nl is het gehele “complex van sluizen met kolk, kademuren en twee bruggen” een rijksmonument. Is het gezien deze complete beschrijving van het monument überhaupt mogelijk om een brug te plaatsen over de landhoofden van deze sluis, zoals in de verkenning wordt gesuggereerd? Zo ja, waaruit blijkt dat? Zo nee, hoe kan het dat deze verkenning heeft plaatsgevonden?



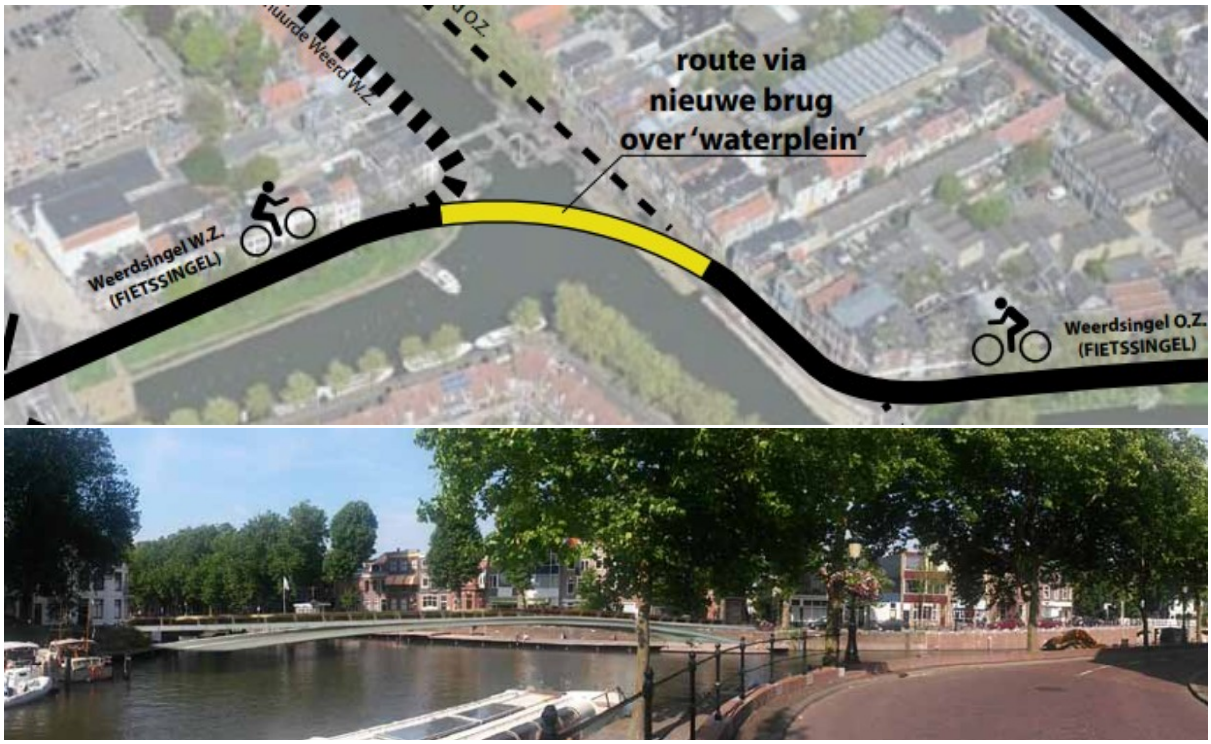
De kant van de Weerdsluis waar volgens de verkenning een brug zou moeten komen.


De volgens de verkenning meest kansrijke brugvariant 2, dwars over het Rijksmonument…

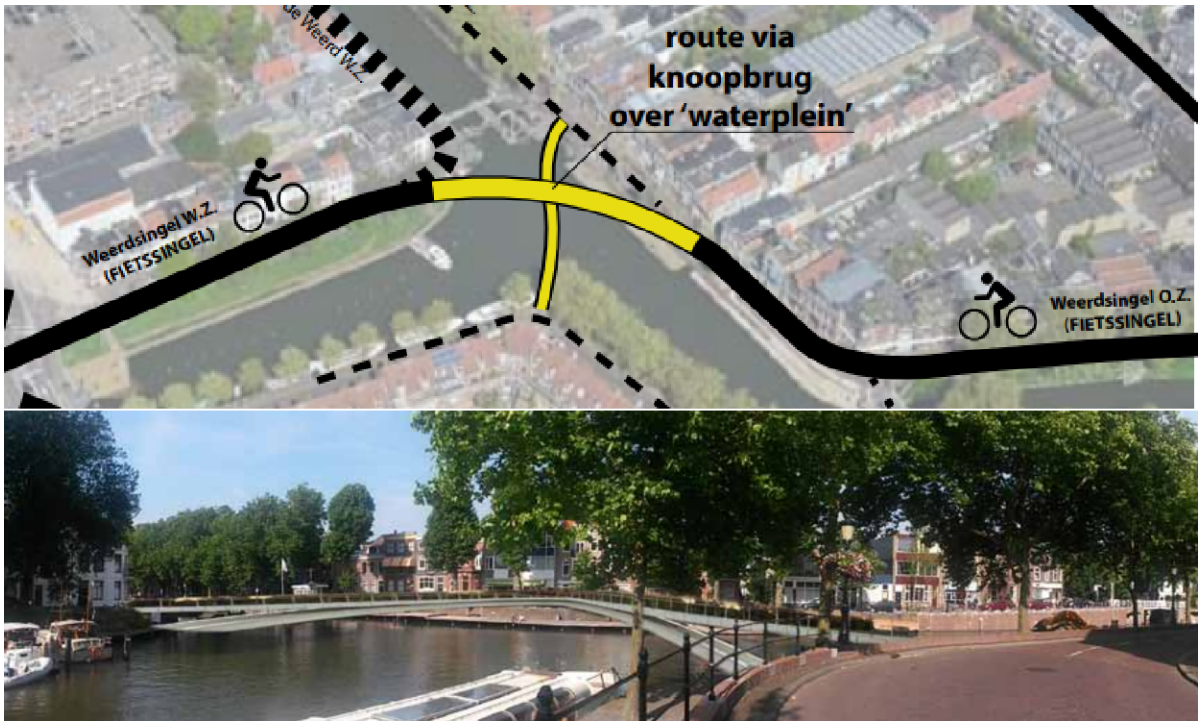
<u>Varianten 3 en 4</u>

Brugvarianten 3 en 4 (zie afbeeldingen volgende bladzijde) gaan uit van een of meer bruggen schuin over het “waterplein” voor de Weerdsluis. VVD en PvdA vinden het bizar dat het college deze varianten heeft onderzocht. De bruggen zouden het zicht, hoewel net buiten het beschermd stadsgezicht, ernstig aantasten. Ook zouden de steigers aan de Weerdsingel ervoor moeten wijken en zou de doorvaarbaarheid van het gebied op zijn minst ernstig worden bemoeilijkt.

33. Waarom heeft het college deze varianten onderzocht, gezien al het bovenstaande?
34. Wat vindt het college van de wenselijkheid van deze twee brugvarianten? Kan het college aangeven of deze brugvarianten nog steeds worden onderzocht?
35. Als deze bruggen nog steeds worden onderzocht, is het college dan bereid om van verder onderzoek naar deze brugvarianten af te zien?



Brugvariant 3



Brugvariant 4

Kosten, vervolg en andere onderzoeken

36. Wat heeft deze verkenning naar schatting gekost? Welke kosten waren gemoeid bij het ontwerpen van de impressies (pagina 23, 29, 33)?
37. Heeft het college inzicht in de vermoedelijke kosten per variant? Deze ontvangen wij dan graag.
38. Heeft het college kennis genomen van de verkenning?
    a. Zo ja, heeft het college de conclusies overgenomen? Wat heeft het college vervolgens met deze verkenning en de conclusies gedaan?
    b. Zo nee, waarom niet?
39. Heeft het college nog andere onderzoeken gedaan naar de haalbaarheid van een fietsbrug nabij de Weerdsluis? Zo ja, welke?

Alternatieve fietsroute West-Oost

In de ogen van het college is de Weerdsingel Oostzijde een belangrijke schakel om de fietsroute van Utrecht Centraal naar de Uithof (langs Vredenburg) te ontlasten. Het college steunt daarbij mede op een rapport van *Keypoint* uit 2017, dat de fracties ambtelijk hebben opgevraagd. Het rapport is bij deze vragen gevoegd.

In het rapport vergelijkt Keypoint een aantal fietsroutes tussen de Daalsetunnel en het einde van de Biltstraat:

a) Via Vredenburg – Biltstraat (de drukste route);
b) Singel “Zuid”: Nieuwekade-Van Asch van Wijckskade-Wolvenplein-Wittevrouwenkade;
c) Singel “Noord”: Weerdsingel – Wittevrouwensingel
d) Een route buiten de singels om (Tiendstraat-Tuinbouwstraat-Draaiweg-Bekastraat-Menno Coehoornstraat-Alexander Numankade-FC Dondersstraat)

De studie vergelijkt de routes op bijvoorbeeld afstand, gemiddelde snelheid, reistijd, vertragingstijd en vertragingspunten. Uit de studie blijkt dat de route Singel Noord:

- de op één na langste route is;
- de route is met de laagste gemiddelde snelheid;
- de route is met de langste reistijd;
- de meeste vertragingstijd en vertragingspunten heeft.

Toch komt Keypoint tot de conclusie dat de fietsroute Singel Noord het meest kansrijk is, omdat daar de meeste verbetermogelijkheden zouden zijn. Dit verbaast VVD en PvdA. Keypoint lijkt uitgegaan te zijn van een brug bij de Weerdsluis, terwijl besluitvorming daarover nog moet plaatsvinden.

40. Welke opdracht kreeg Keypoint precies mee? Hoe is het rapport daarna tot stand gekomen?
41. Welke informatie heeft het college precies met Keypoint gedeeld?
42. Op welke manier heeft het college Keypoint geïnformeerd over de haalbaarheid van een brug bij de Weerdsluis? Is Keypoint ervan uitgegaan dat die brug er hoe dan ook komt?
43. Heeft het college bij Keypoint aangegeven welke verbeterpunten er op elke route mogelijk zijn? Zo ja, welke? Zo nee, hoe heeft Keypoint de mogelijkheden voor verbeteringen dan afgewogen?
44. Op basis van welke informatie van het college is Keypoint tot de conclusie gekomen dat de route Singel Zuid “beperkte” mogelijkheden voor herinrichting heeft?
45. Waarom is dit onderzoek van Keypoint pas uitgevoerd na de verkenning voor een brug? Was het niet logischer geweest om pas ná een onafhankelijke vergelijking van routes een verkenning te doen naar verbeterpunten?

46. Heeft het college naar aanleiding van het rapport verduidelijkende vragen aan Keypoint gesteld? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke vragen en welke antwoorden volgden daarop?

Uit paragraaf 3.3.1 van het rapport van Keypoint (en de figuren 8, 9 en 10) blijkt dat fietsers uit Utrecht Noordwest meestal de fietsroute langs Vredenburg of de fietsroute Singel Zuid nemen.

47. Hoe denkt het college deze fietsers te verleiden tot de (langere) fietsroute Singel Noord, als de fietsers die nu niet voor Vredenburg kiezen meestal via Singel Zuid fietsen?
48. Is het college het met VVD en PvdA eens dat de fietsers uit Noordwest al “bediend” worden door de Stenenbrug (de brug tussen de Kaatstraat en Adelaarstraat) – en dus geen extra brug bij de Weerdsluis nodig hebben (slechts zo’n 100 meter verderop)? Zo nee, waarom niet?
49. Welke verbeteringen zijn er wat het college of Keypoint betreft mogelijk op de routes Singel Noord en Singel Zuid? Graag een zo volledig mogelijk overzicht.
50. Is het college het met VVD en PvdA eens dat de route Singel Zuid kansrijker is, zeker gezien de onzekerheid van een brug bij de Weerdsluis? Zo nee, waarom niet?

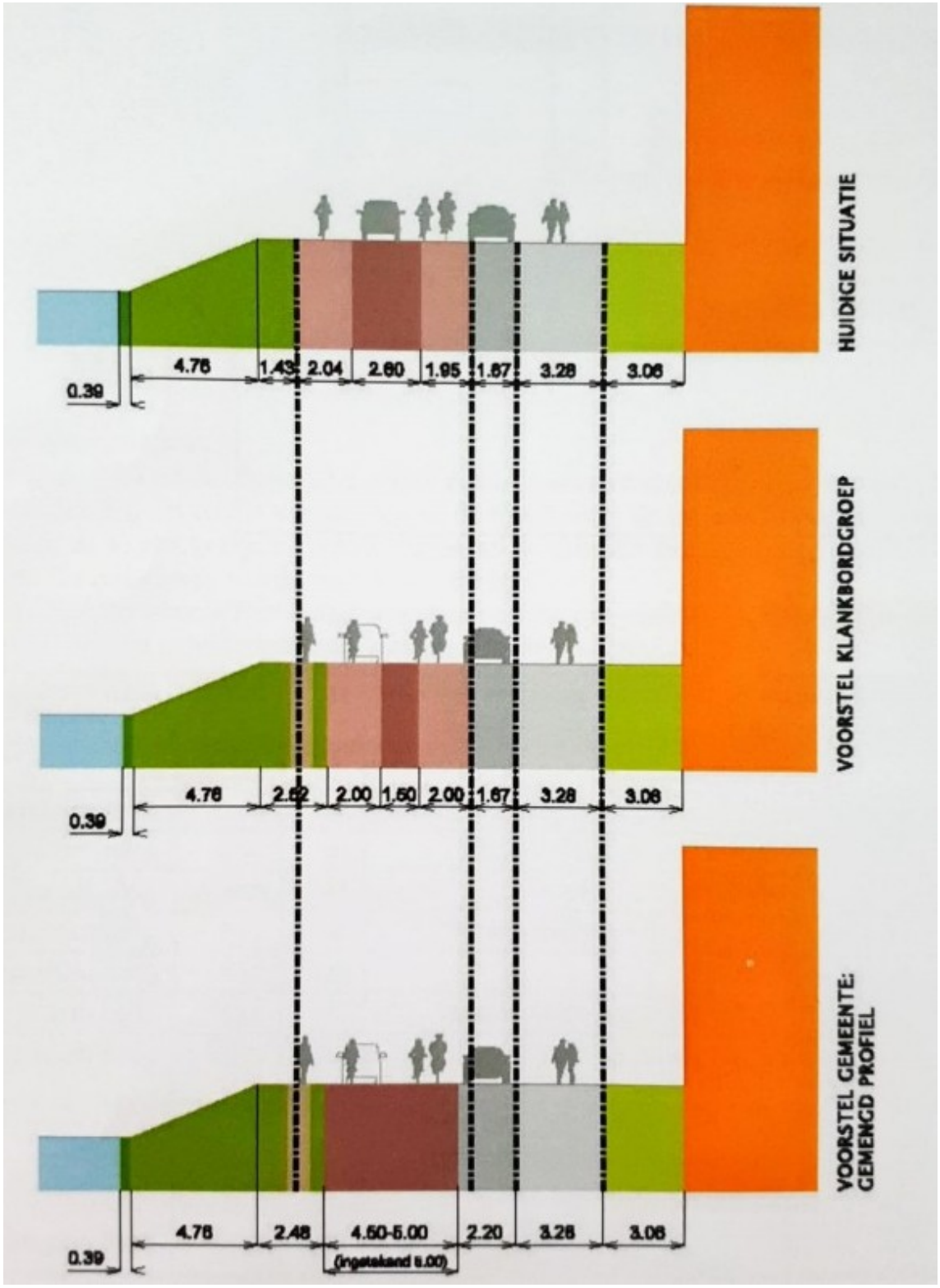
In de raadsbrief van 18 oktober 2019 schetst het college een aantal mogelijke nieuwe fietsverbindingen. Er wordt bijvoorbeeld een voetgangersbrug overwogen tussen de Amsterdamsestraatweg en de binnenstad bij Paardenveld. Er staat dat deze in 2015 als fietsbrug is onderzocht, maar als niet haalbaar is beoordeeld.

De route “Singel Zuid” wordt mogelijk juist aantrekkelijker als deze brug wel degelijk als fietsbrug wordt aangelegd.

51. Kan het college op basis waarvan een fietsbrug op deze plaats als niet haalbaar is beoordeeld? Kan het college een inschatting geven van de kosten van een fietsbrug tussen de Amsterdamsestraatweg en de binnenstad?

Gemeente Utrecht

Bijlage: varianten Weerdsingel Oostzijde



Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1344
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 november 2020
Agendapunt	5
Omschrijving	Raadsvoorstel Voortzetting Wijkontwikkelmaatschappij Noordwest en collegevoorstel Intentieovereenkomst
ID	1391
Behandelend ambtenaar	Zwaan, Michiel
Telefoon	06 - 28 46 33 52
E-mail	m.zwaan@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Economie
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Economische Zaken
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Financiën, Economische zaken/06-39276711

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	12 november 2020

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Voortzetting Wijkontwikkelingsmaatschappij Noordwest

Beleidsveld	Economische Zaken
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Nick Creemers/ Michiel Zwaan
Kenmerk	7981631
Vergaderdatum Raad	
Geheim	Nee

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

1. De Wijkontwikkelingsmaatschappij Noordwest voort te zetten met een of meerdere nieuwe samenwerkingspartners.
2. Het kapitaalbelang van Mitros van ca. 2,2 miljoen euro over te nemen naar aanleiding van hun besluit uit de WOM te treden.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

De Wijkontwikkelingsmaatschappij Noordwest (WOM NW) is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Amsterdamsestraatweg 2018 en is daarin benoemd als één van de instrumenten om de eerste positieve ontwikkelingen blijvend te realiseren.
De WOM NW was opgericht voor een periode van 10 jaar. Voorgesteld wordt om de WOM voort te zetten en het kapitaalbelang van Mitros over te nemen. Door te besluiten het belang van Mitros in de WOM over te nemen hoeft de WOM niet ontbonden te worden. Indien de raad besluit het belang van Mitros niet over te nemen, dan wordt de WOM NW op grond van de CV-Overeenkomst opgeheven en de bezittingen (m.n. panden) verdeeld tussen Mitros en gemeente.

Context

Achtergrond

De Wijkontwikkelingsmaatschappij Noordwest (WOM NW) is in 2008 door de gemeente en Mitros gezamenlijk opgericht naar aanleiding van de rellen in Ondiep, de leegstand van winkels aan de Amsterdamsestraatweg en het ontbreken van ontsluitingen van de bovenverdiepingen. Het doel van de WOM NW is de veiligheid, de leefbaarheid en de diversiteit in branchering van het winkelbestand aan de Amsterdamsestraatweg (ASW) te verbeteren. Dit doet de WOM door winkelpanden, al dan niet met bovenwoningen, aan te kopen, te verbeteren en aan diverse bonafide winkeliers te verhuren. Statutair heeft de WOM NW een groter werkingsgebied, namelijk de gehele wijk Noordwest. Gemeente en Mitros hebben een gelijk belang in de WOM NW, ieder 50%.

Aanleiding

De WOM NW was in beginsel opgericht voor een periode van 10 jaar (tot ultimo 2018). Het college heeft in maart 2018 het uitvoeringsprogramma voor de Amsterdamsestraatweg vastgesteld. De WOM NW is daarin opgenomen als één van de instrumenten om de eerste positieve ontwikkelingen door te trekken naar een duurzaam resultaat.
De Commanditaire Vennootschap- overeenkomst tussen de gemeente en Mitros, die de juridische basis vormt voor de samenwerking in de WOM NW, is per ultimo 2018 geëindigd, maar in overleg met Mitros is de samenwerking tijdelijk voortgezet ter voorbereiding van een besluit over de toekomst van de WOM NW. Daarbij is afgesproken dat de uittreding van Mitros onderdeel daar van zou zijn.
Mitros heeft daarbij aangegeven op korte termijn uit de WOM te willen treden, omdat deelname in de WOM niet meer aansluit bij de kernactiviteiten en op gespannen voet zou staan met aanpassingen in de Woningwet.

Deze ontwikkelingen vormden de aanleiding voor het besluit van het college van 8 januari 2019:

1. De voortzetting van de Wijkontwikkelingsmaatschappij Noordwest (WOM NW) uit te werken waarbij toetreding van een of meer samenwerkingspartners een voorwaarde is.
2. De uitkoop van Mitros uit de WOM NW voor te bereiden.

De gemeenteraad is op 11 januari 2019 geïnformeerd over dit besluit.

Bij brief van 23 juni jl. heeft Mitros aangegeven per 1 juli uit de WOM te treden. Op grond van de CV-Overeenkomst heeft de gemeente tot 1 oktober de tijd om het belang van Mitros over te nemen. Mitros en gemeente beslissen dan zelf wat ze met de hen toebedeelde panden doen, in eigendom houden of verkopen. Mitros heeft aangegeven bereid te zijn een besluit van uw raad af te wachten. Daarmee wordt de WOM vooralsnog niet ontbonden zoals bepaald is de CV-overeenkomst.

Momenteel worden gesprekken gevoerd met een mogelijke nieuwe partner voor de WOM. Het college heeft met deze beoogde nieuwe partner een intentieovereenkomst gesloten, als opmaat naar een nieuwe samenwerkingsovereenkomst en/of toetreding tot de WOM NW. De beoogde samenwerkingspartner is ermee bekend dat voor daadwerkelijke voortzetting van de WOM een raadsbesluit nodig is.

Juridisch kader

Bij nieuwe verbonden partijen neemt het college een besluit tot aangaan van een verbinding na een instemmingsbesluit van de raad. Voortzetting van een verbonden partij met nieuwe partners is niet geregeld in de Nota verbonden partijen, evenmin als het wijzigen van het aandeel van de gemeente in de WOM. In de geest van de nota hecht het college eraan dat de raad zich kan uitspreken over de voortzetting van de WOM en het toetreden van een of mogelijk meerdere nieuwe partners

Beoogd effect
Via de aankoop, verbetering, beheer en verkoop van vastgoed draagt de WOM NW bij aan de verbetering van de ruimtelijk economische structuur van de Amsterdamsestraatweg. De WOM NW opereert vanuit het lange termijn belang voor de Amsterdamsestraatweg en kijkt daarbij breder dan individuele ondernemers of vastgoedpartijen veelal zullen doen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- 11 juli 2007: ondertekening intentieovereenkomst Gemeente-Mitros waarin vastgelegd is een WOM voor de wijk Noordwest op te richten.
- 16 december 2008 collegebesluit over oprichting van de WOM NW (na voorhangprocedure met de gemeenteraad)
- 29 december 2008 ondertekening samenwerkingsovereenkomst Gemeente-Mitros en daadwerkelijke oprichting van de WOM NW.
- 4 februari 2009: Brief B&W aan Cie. S&R beantwoording wensen en bedenkingen
- 29 april 2009: Brief B&W aan Cie. S&R concept bedrijfsplan WOM NW
- 21 juli 2009: Brief B&W aan Cie. S&R aangepast bedrijfsplan WOM NW
- 8 januari 2019: collegebesluit over de voortzetting van de WOM NW, voorbereiden van de uittreding van Mitros en het zoeken van nieuwe samenwerkingspartners
- 11 januari 2019: raadsbrief over de voortzetting van de WOM NW, voorbereiden van de uittreding van Mitros en het zoeken van nieuwe samenwerkingspartners

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De Wijkontwikkelingsmaatschappij Noordwest voort te zetten met een of meerdere nieuwe samenwerkingspartners.
Argumenten	
1.1	De WOM NW vervult nog steeds een waardevolle rol in de verbetering van de ruimtelijk economische structuur en leefbaarheid van de Amsterdamsestraatweg.
	De WOM NW is opgericht voor een periode van 10 jaar. De WOM vervult echter nog steeds een waardevolle rol bij de verbetering van het woon- en werkklimaat van de Amsterdamsestraatweg. De WOM wordt daarbij gezien als een slagvaardig instrument om bij te dragen aan een blijvend resultaat. De WOM NW heeft prioriteit gegeven aan de begane grond panden op de Amsterdamsestraatweg. De afgelopen jaren zijn er 10 winkels verbouwd en 5 gekocht. Daarnaast zijn er 3 bovenwoningen verbouwd en 10 bovenwoningen verkocht. Met het huidige bezit van 26 panden, waarvan 15 bedrijfsruimten, 6 bovenwoningen en 5 bedrijfspanden die verbouwd worden tot woningen, geeft de WOM NW sturing aan de invulling van het winkelbestand. Samen met de vastgoedregisseur (die een breed netwerk van ondernemers op de Straatweg onderhoudt) staat de WOM NW dicht bij de vastgoedontwikkelingen in de wijk.
1.2	Er is reëel uitzicht op de toetreding van een nieuwe partner in de WOM NW.
	Er worden gesprekken gevoerd met een mogelijke nieuwe partner voor de WOM die affiniteit heeft met het versterken van de wijkeconomie en die de doelstelling van de WOM onderschrijft. Een toets vanuit de wet BIBOB heeft geen belemmeringen opgeleverd voor het voeren van verdere gesprekken over de toetreding tot de WOM.
1.3	Een raadsbesluit geeft maximaal invulling aan de Nota Verbonden Partijen 2015

	De Nota Verbonden Partij is met name gericht op het aangaan van een nieuwe verbinding. Hier is sprake van het voorzetten van een bestaande verbinding met een nieuwe partner, waarin de genoemde nota niet direct voorziet. Met een raadsbesluit wordt de raad in de gelegenheid gesteld opnieuw een afweging te maken over de wenselijkheid van deze verbinding. Bij de voortzetting van de WOM zal in het nog op te stellen bedrijfsplan tevens een periodieke evaluatie worden afgesproken. De raad zal hierover worden geïnformeerd.
1.4	<u>De WOM kan in de toekomst mogelijk ook in andere wijken een waardevol instrument zijn voor het opvangen van de effecten van de coronacrisis door het verbeteren van de ruimtelijk economische structuur.</u>
	Als gevolg van de coronacrisis verwachten wij een verschraling van het retailaanbod in de wijken en daarmee een herstructureringsopgave. De ervaringen met de WOM NW in de komende periode geeft inzicht in de wenselijkheid om het instrument breder of intensiever in te zetten als de verschraling van het retailaanbod zich werkelijk voor doet. Ook andere voordelen van uitbreiding op termijn zijn denkbaar, zoals omvang portefeuille irt exploitatiekosten, risicospreiding en governance.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	<u>Er is geen zekerheid dat een nieuwe partner daadwerkelijk zal toetreden</u>
	Momenteel zijn er gesprekken gaande met een nieuwe samenwerkingspartner. Tevens is met hen een intentieovereenkomst gesloten, als opmaat naar een nieuwe samenwerkingsovereenkomst en/of toetreding tot de WOM NW. Er is echter nu geen zekerheid te geven dat overeenstemming wordt bereikt op alle aspecten die voor een toekomstige samenwerking van belang zijn, bijvoorbeeld de visie op handelswijze van de WOM, de interne governance van de WOM, het te verwerven belang en de waarde daarvan. Aanvullend op de gesprekken met de beoogd nieuwe samenwerkingspartner zullen wij gesprekken voeren met andere partijen in de stad voor een mogelijke participatie of betrokkenheid bij de WOM.
1.2	<u>Een bredere coalitie is belangrijk om het gewenste effect van de WOM NW op de beleidsdoelstellingen op de Amsterdamsestraatweg te realiseren</u>
	Het is van belang dat de WOM NW op termijn vanuit een bredere coalitie wordt aangestuurd en er in de toekomst andere partijen (met een groot of klein financieel belang) toetreden. In 2008 was een van de redenen voor de oprichting van de WOM het samen met partners slagvaardig kunnen inspelen op ontwikkelingen in de wijk. De WOM biedt het eigendom van vastgoed sturingsmogelijkheden die de gemeente publiekrechtelijk niet heeft. Dat is als grootaandeelhouder niet wezenlijk anders, maar een bredere coalitie met partners in de stad maakt het kansrijker de beleidsdoelstellingen van de WOM te realiseren. De gemeente is in de WOM Lombok structureel ook de grootste aandeelhouder (ca 95%) en daar werken we samen met partijen die een klein financieel belang hebben, maar door expertise en netwerk een belangrijke meerwaarde aan de WOM toevoegen. Tot nu toe is vooral gezocht naar partners die een belangrijk deel van het aandeel van Mitros in de WOM NW konden overnemen. Naar voorbeeld van de WOM Lombok intensiveert en verbreed de gemeente het zoeken naar partners die de WOM los van het aandeel in de WOM op expertise en netwerk kunnen versterken en de wijk en de stad een warm hart toedragen. Voor het zoeken nemen we tot medio 2021, waarna zal worden geëvalueerd of de gevonden coalitie van partners voldoende slagkracht heeft om de beleidsdoelstellingen te realiseren. De raad zal over het zoeken naar partners worden geïnformeerd en zo nodig een nieuw voorstel worden gedaan.
Beslispunt	

2	Het kapitaalbelang van Mitros van ca. 2,2 miljoen euro over te nemen naar aanleiding van hun besluit uit de WOM te treden.
Argumenten	
2.1	Met de overname van het belang van Mitros kan de WOM NW voortgezet worden.
	De samenwerkingsovereenkomst voorziet in de mogelijkheid om binnen drie maanden het belang van Mitros in de WOM over te nemen. Door dit te doen hoeft de WOM niet ontbonden te worden en kan de WOM overeenkomstig de wens van de gemeente voortgezet worden en kan met nieuwe partners gewerkt worden aan de toekomstige missie, visie, doelstellingen en werkwijze. Mitros heeft daarbij aangegeven een besluit van uw raad over de WOM af te willen wachten.
2.2	Met de overname van het belang van Mitros blijft de realisatiekracht van de WOM op peil.
	De realisatiekracht van de WOM wordt in belangrijke mate bepaald door de omvang van de vastgoedportefeuille. Door de overname van het belang van Mitros blijft die op peil. De WOM eerst opheffen en dan weer een nieuwe WOM oprichten is daarom geen wenselijke route.
2.3	Er is perspectief op de verkoop van een deel van het van Mitros te verwerven belang in de WOM NW.
	De intentie van de gemeente is om het belang van Mitros tijdelijk over te nemen en daarna in de nabije toekomst weer over te dragen aan meerdere samenwerkingspartners.
Kanttekeningen/ Risico's	
2.1	Na overname van het belang van Mitros is de gemeente de enige risicodragende partij in de WOM NW
	Met de uittreding van Mitros is de gemeente tijdelijk de enige partij in de WOM. Dat betekent dat eventuele risico's ook alleen voor rekening van de gemeente zijn. Het belangrijkste risico bedraagt waardedaling van de vastgoedportefeuille. Met de overname van het belang van Mitros wordt de waarde van de vastgoedportefeuille verdubbelt. Echter, de getaxeerde waarde van het vastgoed is sinds de oprichting van de WOM in 2008 met ongeveer 60% toegenomen. De waarde op de balans van het huidige Utrechtse aandeel is ongeveer 0,9 miljoen lager dan de getaxeerde waarde van het vastgoed. Ook wordt de kans op waardedaling op de middellange termijn niet groot geacht. Een tweede risico is de verhuurbaarheid van het ontroerend goed. Dit risico wordt binnen de WOM zelf opgevangen en leidt niet tot nadere financiële vragen aan de gemeente.
2.2	De mogelijke samenwerkingspartner waar de gemeente mee overlegt kan niet het volledige belang van Mitros overnemen.
	De gesprekken met een nieuwe samenwerkingspartner zijn nog gaande. Mede door de coronacrisis kunnen zij in eerste instantie een klein belang in de WOM NW verwerven (ca. 5%). Dat betekent dat de gemeente ook bij toetreding van deze partner voorlopig grootaandeelhouder blijft. De gemeente heeft ervaring met dit model. De gemeente is in de WOM Lombok structureel ook de grootste aandeelhouder (ca 95%) en wordt naar nieuwe partners gezocht. Daarbij heeft de beoogde partner aangegeven in de toekomst mogelijk een groter aandeel in de WOM NW te willen nemen.

Financiën

De vastgoedportefeuille vertegenwoordigt de grootste post van de WOM NW. Daarom heeft Colliers (beëdigd taxateur) de vastgoedportefeuille van de WOM opnieuw gewaardeerd per 1 juli 2020. Er wordt een balans opgemaakt per 1 juli 2020. Op basis van de taxatie en de eerder opgemaakte balans

van 31 december 2019 (en het daarbij opgenomen saldo van de kapitaalrekening van Mitros) verwachten we dat de overname van het belang van Mitros leidt tot een verwerving van een hoger aandeel in de WOM CV van ca. 2,2 miljoen (opgenomen als Financiële vast Activa op de balans). Daar tegenover staat een kapitaalverstrekking van ca. 2,2 miljoen euro.
Over alle FVA wordt interne rente berekend van 2%. De overname leidt daarom tot structurele interne rentelasten. Uitgaande van een waarde van 2,2 miljoen is dat 0,044 miljoen euro per jaar vanaf 2021.
Nieuwe samenwerkingspartners leiden tot een verkleining van het belang van de gemeente en daarmee tot lagere interne rentelasten
Deze lasten worden de komende twee jaar gedekt uit de middelen van het uitvoeringsprogramma Amsterdamsestraatweg. Daar zal binnenkort 0,2 miljoen euro beschikbaar komen door restitutie van een niet benodigd deel van een bijdrage (0,46 miljoen euro) aan de onrendabele top van de verbouwing van de panden Amsterdamsestraatweg 211-219. Daarna worden de kosten structureel gedekt uit het programma Economie.
Voor het opstellen van een nieuw bedrijfsplan worden kosten geraamd van 0,025 miljoen euro. Deze kunnen eveneens gedekt worden binnen de middelen van het uitvoeringsprogramma van de Amsterdamsestraatweg.

Vervolg
In de komende periode zal gewerkt worden aan een nader voorstel voor het daadwerkelijk toetreden van een nieuwe partner, het verder zoeken van nieuwe samenwerkingspartners en het opstellen van een nieuw (geactualiseerd) bedrijfsplan. Voor deze zoektocht nemen we tot medio 2021, waarna zal worden geëvalueerd of de gevonden coalitie van partners voldoende slagkracht heeft om de beleidsdoelstellingen te realiseren. De raad zal over de zoektocht worden geïnformeerd en zo nodig een nieuw voorstel worden gedaan op welke wijze de gemeente wil omgaan met het vastgoed dat in het bezit van de WOM is.
Bij de voortzetting van de WOM zal tevens een periodieke evaluatie worden afgesproken. Daarmee wordt getoetst of de WOM nog voldoende toegevoegde waarde heeft voor het realiseren van de gemeentelijke beleidsdoelstellingen aan de Amsterdamsestraatweg en omgeving. De WOM is immers een middel en geen doel op zich.

Participatie
In de tweede helft van 2017 is er via een participatief traject onderzocht wat bewoners, ondernemers en bezoekers vinden van de ontwikkelingen en de toekomst van de Amsterdamsestraatweg. De wens voor een gevarieerder winkelaanbod kwam daarin terug als één van de drie belangrijkste thema's. Ook de leegstand werd nog vaak genoemd als verbeterpunt.
Voortzetting van de WOM is een krachtig signaal richting de wijk dat de gemeente blijft investeren in leefbaarheid, economische vitaliteit en veiligheid van de Amsterdamsestraatweg en directe omgeving. Een breed instrumentarium om bij te dragen aan de herstructurering is de komende jaren gewenst – en wordt mogelijk door de effecten van de coronacrisis nog belangrijker.

Communicatie
De ondernemers in de Amsterdamsestraatweg en omgeving zullen over het raadsbesluit en het vinden van een nieuwe samenwerkingspartner worden geïnformeerd, evenals de huurders en de zakelijke relaties van de WOM NW.

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
-

Bijlagen informatief
- Samenwerkingsovereenkomst Gemeente- Mitros uit 2008
- brief Mitros d.d. 23 juni 2020 met aankondiging uittreding per 1 juli 2020

OVEREENKOMST VAN COMMANDITAIRE VENNOOTSCHAP

WOM Noordwest C.V.

Heden, * december tweeduizend acht, verschijnt voor mij, mr. *, notaris te Utrecht: *, te dezen handelend als schriftelijk gevolmachtigde van:

1. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid: **WOM Noordwest Beheer B.V.**, met statutaire zetel te Utrecht, kantoorhoudende te *, ingeschreven in het handelsregister onder dossiernummer *;
2. het rechtspersoonlijkheid bezittend lichaam: **Gemeente Utrecht**, kantoorhoudende te 3512 GG Utrecht, Korte Minrebroederstraat 2; en
3. de stichting: **Stichting Mitros**, met statutaire zetel te Utrecht, kantoorhoudende te 3562 GB Utrecht, Einsteindreef 133, ingeschreven in het handelsregister onder dossiernummer 30136131.

Van het bestaan van de volmachten blijkt uit drie onderhandse akten van volmacht, die aan deze akte worden gehecht.

De verschijnende persoon verklaart dat WOM Noordwest Beheer B.V., Gemeente Utrecht en Stichting Mitros hierbij een commanditaire vennootschap aangaan, die wordt geregeerd door de volgende:

BEPALINGEN.

Naam, vestiging en vennoten.

Artikel 1

1. De vennootschap is genaamd: WOM Noordwest C.V.
2. De vennootschap is gevestigd te Utrecht.
3. De beherend vennoot is de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid: WOM Noordwest Beheer B.V., met statutaire zetel te Utrecht, ingeschreven in het handelsregister onder dossiernummer *. De commanditaire vennoten zijn het rechtspersoonlijkheid bezittend lichaam: Gemeente Utrecht, en de stichting: Stichting Mitros, met statutaire zetel te Utrecht, ingeschreven in het handelsregister onder dossiernummer 30136131.
4. Iedere commanditaire vennoot is verplicht zijn adres aan de beherend vennoot op te geven.

Doel.

Artikel 2

De vennootschap heeft ten doel het bevorderen van de stedelijke herstructurering in de wijk Noordwest in de Gemeente Utrecht met het oog op verbetering van de leefbaarheid en de sociaal-economische ontwikkeling in die wijk, alsmede het verkrijgen, vervreemden, bezwaren, ontwikkelen, beheren, verbeteren, exploiteren en verhuren van onroerende zaken en rechten waaraan deze zijn onderworpen, en ten

slotte al hetgeen met het vorenstaande in de ruimste zin verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn.

Duur en opzegging.

Artikel 3

1. De vennootschap wordt voor een bepaalde tijd aangegaan en kan niet worden opgezegd.
2. De vennootschap eindigt uiterlijk op een januari tweeduizend negentien, tenzij de vergadering van vennoten voor die datum besluit dat de vennootschap voor een door de vergadering te bepalen tijd zal voortduren. De vennootschap eindigt evenwel eerder indien het doel van de vennootschap is bereikt, zulks vast te stellen door de vergadering van vennoten.

Toetreding.

Artikel 4

Toetreding of vervanging van vennoten kan slechts geschieden met voorafgaande schriftelijke toestemming van alle vennoten, beherende zowel als commanditaire.

Inbreng en economische gerechtigdheid van de vennoten.

Artikel 5

1. De beherend vennoot brengt alle hem ter beschikking staande arbeid in.
2. De commanditaire vennoot Gemeente Utrecht verbindt zich onverwijld in de vennootschap in te brengen een bedrag van een miljoen vijfhonderdzesenzestigduizend euro (€ 1.566.000,00) op de wijze zoals omschreven in artikel 8.14 van de samenwerkingsovereenkomst met betrekking tot WOM Noordwest, gesloten op negenentwintig december tweeduizend acht tussen de commanditaire vennoot Gemeente Utrecht en de commanditaire vennoot Stichting Mitros, welke overeenkomst hierna wordt aangeduid als: de Samenwerkingsovereenkomst; een kopie van de Samenwerkingsovereenkomst wordt aan deze akte gehecht.
3. De commanditaire vennoot Stichting Mitros verbindt zich onverwijld in de vennootschap in te brengen:
   a. een bedrag van een miljoen vierhonderdvierenzestigduizend euro (€ 1.464.000,00) op de wijze zoals omschreven in artikel 8.14 van de Samenwerkingsovereenkomst;
   b. een bedrag in geld groot honderdtweeduizend euro (€ 102.000,00).
4. Verdere inbreng kan slechts geschieden met toestemming van alle vennoten, beherende zowel als commanditaire.
5. Iedere vennoot wordt voor het bedrag van zijn inbreng op een afzonderlijke kapitaalrekening in de boeken van de vennootschap gecrediteerd.
6. Teruggave van inbreng kan slechts geschieden met toestemming van alle vennoten, beherende zowel als commanditaire.
7. Over de inbreng en over een creditering boven de inbreng wordt geen rente vergoed.
8. Voor de onderlinge verhouding van de vennoten geldt het vermogen van de

vennootschap als gemeenschappelijk vermogen in economische zin. De vennoten zijn economisch gerechtigd tot het vermogen van de vennootschap naar evenredigheid van het saldo van hun kapitaalrekening.

9. De door de vennootschap te verkrijgen goederen zullen alle door de beherend vennoot als zodanig worden verkregen.

Bestuur en vertegenwoordiging.

Artikel 6

1. De vennootschap wordt bestuurd door de beherend vennoot.
2. De beherend vennoot is bevoegd de vennootschap te vertegenwoordigen.

Geen andere activiteiten van beherend vennoot en geen bezwaring aandeel.

Artikel 7

1. Het is aan de beherend vennoot gedurende het bestaan van de vennootschap verboden, anders dan met toestemming van de vergadering van vennoten, activiteiten te verrichten die niet voortvloeien uit deze overeenkomst, waaronder begrepen maar niet beperkt tot, het zich verbinden voor schulden van anderen, hetzij door borgtocht of hoofdelijk medeschuldenaarschap, hetzij op andere wijze, bijvoorbeeld door het verlenen van hypotheek tot zekerheid van de schuld van een derde.
2. De vennoten, zowel beherende als commanditaire, mogen noch hun aandeel in de vennootschap, onder welke titel ook, ten voordele van derden bezwaren, noch een derde als deelgenoot van hun aandeel aannemen.

Vergadering van vennoten.

Artikel 8

1. De jaarlijkse vergadering van vennoten wordt gehouden binnen zes maanden na afloop van het boekjaar. In ieder geval worden op de agenda voor deze vergadering geplaatst de vaststelling van de jaarrekening en de decharge van de beherend vennoot voor zijn bestuur over het afgelopen boekjaar. Deze onderwerpen behoeven niet op de agenda te worden geplaatst indien de termijn voor het opmaken van de jaarrekening door de vergadering van vennoten is verlengd of een voorstel daartoe op de agenda is geplaatst.
2. De beherend vennoot en iedere commanditaire vennoot is bevoegd tot het bijeenroepen van een vergadering van vennoten.
3. Een vergadering van vennoten wordt bijeengeroepen zo dikwijls de beherend vennoot of een commanditaire vennoot dit wenselijk oordeelt.

Artikel 9

1. De vergaderingen van vennoten worden gehouden in de gemeente Utrecht.
2. Vennoten worden tot de vergadering van vennoten opgeroepen door de beherend vennoot of een commanditaire vennoot.
3. De oproeping tot een vergadering van vennoten geschiedt door middel van oproepingsbrieven gericht aan de vennoten. Indien de vennoot hiermee instemt, kan de oproeping geschieden door een langs elektronische weg toegezonden

leesbaar en reproduceerbaar bericht aan het adres dat door hem voor dit doel aan de vennootschap is bekend gemaakt.
4. De oproeping vermeldt de te behandelen onderwerpen.
5. De oproeping tot een vergadering van vennoten geschiedt niet later dan op de vijftiende dag vóór die van de vergadering.

Artikel 10
1. De vergadering van vennoten benoemt zelf haar voorzitter. De voorzitter wijst de secretaris aan.
2. Van het ter vergadering verhandelde worden notulen gehouden. Notulen worden vastgesteld en ten blijke daarvan ondertekend door de voorzitter en de secretaris van de desbetreffende vergadering.

Artikel 11
1. Iedere commanditaire vennoot is bevoegd, in persoon of bij schriftelijk gevolmachtigde, de vergadering van vennoten bij te wonen, daarin het woord te voeren en het stemrecht uit te oefenen. Aan de eis van schriftelijkheid van de volmacht wordt voldaan indien de volmacht elektronisch is vastgelegd.
2. De beherend vennoot heeft als zodanig in de vergadering van vennoten een raadgevende stem.

Artikel 12
1. Iedere commanditaire vennoot heeft recht op het uitbrengen van één stem. Blanco stemmen en ongeldige stemmen worden als niet uitgebracht aangemerkt.
2. Alle besluiten worden genomen met algemene stemmen in een vergadering, waarin alle commanditaire vennoten aanwezig of vertegenwoordigd zijn.
3. De voorzitter bepaalt de wijze van stemming.

Artikel 13
1. Besluitvorming van vennoten kan ook buiten vergadering geschieden. Zulk een besluitvorming is slechts mogelijk met algemene stemmen van de commanditaire vennoten. De stemmen kunnen alleen schriftelijk of langs elektronische weg worden uitgebracht. De beherend vennoot wordt voorafgaand aan de besluitvorming in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen.
2. De commanditaire vennoten doen van de genomen besluiten onverwijld mededeling aan de beherend vennoot.

Boekjaar en jaarrekening.

Artikel 14
1. Het boekjaar is gelijk aan het kalenderjaar. Het eerste boekjaar eindigt eenendertig december tweeduizend negen.
2. Jaarlijks binnen vijf maanden na afloop van het boekjaar, behoudens verlenging van deze termijn met ten hoogste zes maanden door de vergadering van vennoten op grond van bijzondere omstandigheden, maakt de beherend vennoot de jaarrekening op.
3. De jaarrekening bestaat uit een balans en een winst- en verliesrekening met toelichting.

4. De jaarrekening wordt vastgesteld door de vergadering van vennoten. Vaststelling van de jaarrekening strekt niet tot decharge aan de beherend vennoot.

Accountant.

Artikel 15

1. De vennootschap kan opdracht tot onderzoek van de jaarrekening aan een accountant, als bedoeld in artikel 2:393 lid 1 van het Burgerlijk Wetboek, verlenen.
2. Tot het verlenen van de opdracht is de beherend vennoot bevoegd.
3. De accountant brengt omtrent zijn onderzoek verslag uit aan de beherend vennoot en geeft de uitslag van zijn onderzoek weer in een verklaring.

Winst en verlies.

Artikel 16

1. De beherend vennoot ontvangt een door de vergadering van vennoten vast te stellen vergoeding voor de door hem verrichte werkzaamheden.
2. De beherend vennoot ontvangt bovendien jaarlijks, voor zover mogelijk, een vast winstaandeel van honderd euro (€ 100,00). Indien de in voorafgaande boekjaren behaalde winst niet toereikend was om zodanig bedrag uit te keren, wordt vervolgens, voor zover mogelijk, het tekort uitgekeerd uit de winst, die in het laatst verstreken boekjaar is behaald. Aan de beherend vennoot geschiedt geen verdere uitkering.
3. Tot de winst, die na toepassing van het bepaalde in de vorige leden resteert, zijn de commanditaire vennoten gerechtigd, ieder voor een gelijk deel.
4. Een verlies komt ten laste van de commanditaire vennoten, ieder voor een gelijk deel, met dien verstande dat een commanditaire vennoot die het beheersverbod, als bedoeld in artikel 20 lid 2 van het Wetboek van Koophandel, niet overtreedt, nimmer verplicht zal zijn enige geldsom ter dekking van een verlies te storten.
5. Een eventueel resterend verlies komt ten laste van de beherend vennoot.
6. Ieder van de vennoten zal voor zijn aandeel in de winst en het verlies alsmede voor opnamen en stortingen op een privé-rekening in de boeken van de vennootschap worden gecrediteerd danwel gedebiteerd.

Uittreding.

Artikel 17

1. Een vennoot treedt uit de vennootschap:
   a. door zijn ontbinding;
   b. door een overeenkomst tussen hem en de andere vennoten;
   c. doordat hij surseance van betaling aanvraagt of in staat van faillissement wordt verklaard;
   d. doordat de Samenwerkingsovereenkomst eindigt.
2. Uittreding door overeenkomst geschiedt op het tijdstip in de overeenkomst bepaald.

3. Uittreding door ontbinding van een vennoot, doordat hij surseance van betaling aanvraagt of in staat van faillissement wordt verklaard, geschiedt op het tijdstip van het besluit tot ontbinding, danwel van aanvraag van surseance van betaling of van de faillietverklaring.
4. Uittreding doordat de hiervoor bedoelde samenwerkingsovereenkomst eindigt, geschiedt op het tijdstip van het eindigen van die samenwerkingsovereenkomst.
5. Bij uittreding van een vennoot wordt de vennootschap door de overige vennoten voortgezet mits ten minste twee vennoten overblijven, behoudens het bepaalde in artikel 18 lid 3.

Voortzetting.

Artikel 18

1. Indien een vennoot uit de vennootschap treedt, hebben de overige vennoten die de vennootschap voortzetten, het recht de activa van de vennootschap over te nemen, danwel aan zich te doen toedelen, onder de verplichting alle passiva van de vennootschap voor hun rekening te nemen en aan de uittredende vennoot uit te keren het saldo van zijn kapitaalrekening volgens een per de dag van zijn uittreden op te maken balans, daaronder begrepen het hem toekomende aandeel in de tot de balansdatum gemaakte winst, verminderd met eventueel uitgekeerde voorschotten. Op deze balans zullen de activa en passiva volgens de werkelijke waarde worden opgenomen, behoudens dat geen rekening wordt gehouden met goodwill.
2. De uitkering, bedoeld in het vorige lid, moet geschieden uiterlijk twaalf maanden na het uittreden met bijberekening van de wettelijke rente tot de dag voorafgaand aan die van betaling.
3. Maken de overblijvende vennoten van het recht tot overneming en toedeling geen gebruik binnen drie maanden na het uittreden, dan is de vennootschap ontbonden.
4. De vennoten die de vennootschap voortzetten hebben het recht zulks te doen onder de naam van de vennootschap. Een uitgetreden vennoot mag geen werkzaamheden uitoefenen onder de naam van de vennootschap.

Liquidatie.

Artikel 19

1. Indien de vennootschap wordt ontbonden, wordt haar vermogen vereffend door de beherend vennoot.
2. Uit hetgeen na de voldoening van de schuldeisers van het vermogen van de vennootschap is overgebleven wordt, voor zover mogelijk, aan de beherend vennoot uitgekeerd een door de vergadering van vennoten vast te stellen vergoeding voor de door hem verrichte werkzaamheden.
3. Uit hetgeen na toepassing van het bepaalde in het vorige lid resteert, wordt, voor zover mogelijk, aan de commanditaire vennoten uitgekeerd het saldo van hun kapitaalrekening volgens een per de dag van het eindigen van de vennootschap op te maken balans, daaronder begrepen het hun toekomende aandeel in de tot

de balansdatum gemaakte winst, verminderd met eventueel uitgekeerde voorschotten, zulks in de verhouding van de door hen te ontvangen bedragen. Op deze balans zullen de activa en passiva volgens de werkelijke waarde worden opgenomen, behoudens dat geen rekening wordt gehouden met goodwill. Hetgeen daarna resteert, wordt in gelijke delen aan de commanditaire vennoten overgedragen.

4. Nadat de vennootschap heeft opgehouden te bestaan, blijven de boeken, bescheiden en andere gegevensdragers van de vennootschap gedurende zeven jaren berusten onder de beherend vennoot.

Toepasselijk recht.

Artikel 20

Op deze overeenkomst is uitsluitend Nederlands recht van toepassing.

De verschijnende persoon is mij, notaris, bekend.

WAARVAN AKTE wordt verleden te Utrecht op de datum in het hoofd van deze akte vermeld.

Na zakelijke opgave van de inhoud van deze akte en na het geven van een toelichting daarop aan de verschijnende persoon, heeft hij verklaard tijdig van de inhoud van deze akte te hebben kennisgenomen en daarmee in te stemmen.

Vervolgens wordt deze akte onmiddellijk na beperkte voorlezing door de verschijnende persoon en mij, notaris, ondertekend.

Gemeente Utrecht

T.a.v. dhr. K. Verschuure

Postbus 16200

3500 CE UTRECHT

Tevens aan: k.verschuure@utrecht.nl

Correspondentieadres
Postbus 8217
3503 RE Utrecht

Bezoekadres
Koningin Wilhelminalaan 9
3527 LA Utrecht

Contact
www.mitros.nl/contact

23 juni 2020

Onderwerp: Uittreding WOM Noordwest

Kenmerk: Kenmerk

Contactpersoon: Imke Dijkman, idijkman@mitros.nl, 030-880 3976

Geachte heer Verschuure, Beste Klaas,

Bij deze berichten wij u schriftelijk over het reeds mondeling toegelichte voornemen de samenwerking in de WOM Noordwest per 1 juli 2020 te beëindigen en per die datum uit te treden uit de WOM Noordwest Beheer BV en WOM Noordwest CV.

Achtergrond

Gemeente Utrecht en Mitros zijn in 2008 een samenwerkingsovereenkomst aangegaan om de leefbaarheid en de sociaal-economische ontwikkeling in de Wijk Noordwest te bevorderen. Mitros neemt samen met de Gemeente Utrecht sinds 2008 deel in de WOM Noordwest CV en WOM Noordwest Beheer BV. De WOM Noordwest CV bezit momenteel nog 26 verhuureenheden op de Amsterdamsestraatweg. De samenwerking was beoogd voor 10 jaar en verliep ultimo 2018.

Sinds 2016 heeft Mitros al aangegeven uit te willen treden uit de WOM Noordwest, omdat dit geen kernactiviteit is en ook met de toezichthouder is afgesproken het aantal verbonden ondernemingen te reduceren. De Gemeente heeft steeds aangegeven de WOM Noordwest te willen voorzetten, bij voorkeur met andere partijen. Dit standpunt, als ook het mogelijk maken van de uittreding van Mitros, is ook in het college en door u als bestuurlijk verantwoordelijk wethouder bekrachtigd.

Mitros heeft al drie keer een half jaar verlenging aan de samenwerking gegeven, aangezien de Gemeente de WOM wilde voortzetten en daarmee de opheffing voorkomen werd. Bij de meest recente verlenging is een aantal voorwaarden gesteld:

- Afronding plan en overeenkomst voor uittreding van Mitros voor 1 februari 2020, met zekerheden vanuit de gemeente;
- Afronding transactie/ uitbetaling van de uittreding uiterlijk 1 juli 2020;
- Mitros draagt de administratie, verhuur- en technisch beheer over, uiterlijk januari 2020.

De overdracht van de administratie en het beheer is vertraagd maar bevindt zich nu in de laatste afronding. Ook is geïnvesteerd in o.a. uitgebreide taxaties met peildatum ultimo 2019, om de uittreding en mogelijke toetreding van nieuwe partijen vorm te geven. Ook is het afgelopen halfjaar gewerkt aan een uittredingsovereenkomst. Die overeenkomst regelt de overname van het aandeel van Mitros tegen de waarde ultimo 2019, uitbetaling voor 1 juli 2020 en voorkomt liquidatie.

Deze overeenkomst is echter nog niet ter ondertekening aan vertegenwoordigers voorgelegd, in afwachting van besluitvorming binnen de Gemeente.

Het is inmiddels bijna 1 juli en er is helaas dus nog geen afgeronde uittredingsovereenkomst en geen concreet zicht op de uitbetaling van de uittreding. Aangezien wij al lange tijd extra ruimte hebben gegeven de voortzetting door de Gemeente te laten regelen, zien wij ons nu genoodzaakt de samenwerking van onze kant te beëindigen.

Wij zijn van mening dat het ook in het belang van de WOM Noordwest is om deze uittreding, die nu al zo'n lange periode sleept, af te ronden. Dit proces heeft genoeg tijd en geld gekost, wat afleidt van de kerntaak van de WOM Noordwest.

Beëindiging samenwerking en uittreding uit WOM Noordwest Beheer BV en WOM Noordwest CV

Bij deze beroepen wij ons op het feit dat de samenwerkingsovereenkomst is geëindigd c.q. eindigt uiterlijk 1 juli 2020. Wij zullen onder geen enkele voorwaarde meer meewerken aan welke vorm van verlenging dan ook. Op grond van de beëindiging van de samenwerking en artikel 17 lid 1 sub d van de CV overeenkomst treden wij per 1 juli 2020 uit de WOM Noordwest CV en uit WOM Noordwest Beheer B.V. U heeft conform artikel 18 lid 1 van de CV overeenkomst als overblijvende vennoot het recht om de vennootschap voort te zetten, tegen betaling van het saldo van onze kapitaalrekening. Ook zult u alsdan onze aandelen in WOM Noordwest Beheer B.V. dienen over te nemen.

Gezien de extra kosten en het verloop van dit traject tot nu toe achten wij het niet wenselijk een tussentijdse balans per 1 juli 2020 op te stellen. Wij gaan daarom -conform eerder afgestemde uitgangspunten binnen de WOM Noordwest en de insteek in de concept uittredingsovereenkomst- uit van ons aandeel in het balanstotaal ultimo 2019.

Mocht u hier geen gebruik van maken, dan wordt de WOM Noordwest CV conform artikel 18 lid 3 per 1 oktober 2020 ontbonden.

Wij vernemen graag of de Gemeente binnen de daarvoor gestelde termijn van drie maanden gebruik maakt van het recht WOM Noordwest CV voort te zetten, dan wel dat de vennootschap opgeheven wordt.

Met vriendelijke groet,

H.P. Kip
Directievoorzitter

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1459
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 november 2020
Agendapunt	5.1
Omschrijving	Raadsbrief Toelichting technische bijeenkomst toekomst Wijkontwikkelingsmaatschappij Noordwest
ID	1507
Behandelend ambtenaar	M.F. Zwaan
Telefoon	14 030
E-mail	m.zwaan@utrecht.nl
Datum collegebesluit	10 november 2020
Geocodering	Noordwest
Thema	Economie
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Economische Zaken
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Financiën, Economische zaken/06-39276711

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Stad en Ruimte	12 november 2020

Voorgesteld besluit

Klaas Verschuure
Wethouder voor Ruimtelijke Ontwikkeling,
Leidsche Rijn, Economische Zaken, Circulaire Economie,
Middelbaar Beroepsonderwijs, Wijk Noordwest
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	M.F. Zwaan	**Datum**	10 november 2020
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	7981631
E-mail	m.zwaan@utrecht.nl	**Onderwerp**	Toelichting technische bijeenkomst toekomst Wijkontwikkelingsmaatschappij Noordwest
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Economische Zaken

Geachte leden van de raad,

In de technische Raadsinformatiebijeenkomst van 29 oktober 2020 is met u gesproken over de toekomst van de Wijkontwikkelingsmaatschappij Noordwest (WOM NW). Daarbij is toegezegd om u naar aanleiding van enkele openstaande vragen nog nadere informatie te sturen (waaronder als bijlage het portefeuilleoverzicht WOM NW).

Is de CV structuur nog steeds passend (nu met een vennoot) of is dit een knelpunt? (meerdere fracties)

Een commanditaire vennootschap is geen rechtspersoon en kan alleen bestaan als er een of meer beherend vennoten zijn en een of meer commanditaire (stille) vennoten. Na uittreden van Stichting Mitros is er - in afwachting van toetreding nieuwe vennoot/vennoten - de situatie dat er één commanditaire vennoot is te weten de gemeente Utrecht. Daarnaast is en blijft WOM Noordwest Beheer BV de beherend vennoot. Thans zijn de gemeente Utrecht en Stichting Mitros ieder voor de helft aandeelhouder (oftewel 'eigenaar'). Na uittreden van de Stichting Mitros is de gemeente tijdelijk enig aandeelhouder.
Een CV met één commanditair vennoot en een beherend vennoot is voor een overgangssituatie acceptabel. Het zou wel een knelpunt worden indien het niet mocht lukken om een of meer nieuwe partijen te laten toetreden. De CV-structuur brengt tot uitdrukking dat betrokken partijen beogen met elkaar samen te werken. Bij enkele deelneming in een BV is dat minder expliciet. Tegelijk voorziet de CV-BV-constructie wel in de mogelijkheid om de deelnemende partijen te beschermen tegen de financiële risico's die in het kader van deze samenwerking kunnen optreden.

Hoe kan het dan zo zijn dat er een verschil in zit van EUR 900.000 tussen de boekwaarde en de marktwaarde? Is dit de waardestijging over boekjaar 2020? (Stadsbelang Utrecht)

In de begroting en verantwoording is de WOM opgenomen in de paragraaf Verbonden Partijen. Daar is een bedrag opgenomen als bijdrage van de gemeente aan de WOM van EUR 1.566.000. Dit

bedrag is gebaseerd op de waarde van het vastgoed dat de gemeente bij de start van de WOM NW heeft ingebracht (2008). Naar aanleiding van de wens van Mitros B.V. om uit de WOM NW te treden is het vastgoed opnieuw getaxeerd door Colliers (peildatum 01-07-2020). Het verschil tussen deze actuele marktwaarde en de op het oorspronkelijke bezit gebaseerde boekwaarde is ca. EUR 900.000. Met de gemeenteraad is de afspraak gemaakt dat herwaardering van het vastgoedbezit op de balans van de gemeente elk jaar op basis van de actuele marktwaarde plaats vindt. Echter, de gemeente heeft in dit geval niet het vastgoed, maar een kapitaalbelang in de WOM. De hiervoor genoemde afspraak over waardering vastgoed is daarom hier niet van toepassing.

Als de gemeentelijke boekwaarde wordt aangepast aan de marktwaarde, moet hierover dan vennootschapsbelasting worden afgerekend? (Stadsbelang Utrecht)

De heffing van belastingen kan aan de orde komen als fiscaal wordt geherwaardeerd. Een commerciële herwaardering staat los van een fiscale herwaardering. Een fiscale herwaardering is niet zomaar toegestaan. Daarnaast is de CV een transparant lichaam dat winsten doorschuift. Bij de aangifte van vennootschapsbelasting stellen we ons op het standpunt dat de activiteiten van het gemeentelijk vastgoedbedrijf geen onderneming vormen in de zin van de vennootschapsbelasting, omdat er geen structurele overschotten worden gerealiseerd. Bij de definitieve aanslagoplegging zal blijken of de Belastingdienst dat standpunt volgt. Fiscale herwaarderingswinst die wordt gerealiseerd met betrekking tot de portefeuille uit de CV valt weg tegen verliezen die worden gemaakt in de gemeentelijke vastgoedportefeuille.
De gemeente neemt het belang van Mitros in zijn geheel over. De gemeente is ter zake van de verkrijging van de aandelen in de BV c.q. de beherend vennoot geen overdrachtsbelasting verschuldigd. Voor de gemeente geldt een gemeentelijke vrijstelling overdrachtsbelasting als de gemeente onroerende zaken verkrijgt of een aandeel in een vennootschap met onroerende zaken verkrijgt.

Is er een business case voor de toekomst van de WOM? (Stadsbelang Utrecht

Tijdens de technische Raadsinformatiebijeenkomst werd de suggestie gedaan om een business case voor de WOM NW op te stellen. Wij hebben de verschillende mogelijkheden voor de toekomst van de WOM vooraf verkend: stoppen en het niet overnemen van het belang van Mitros, het samengaan met de WOM Lombok en voortzetting met nieuwe partners. Gelet op de opgaven die wij nog zien aan de Amsterdamsestraatweg en de wens om de WOM voldoende realisatiekracht/schaalgrootte te geven, heeft het college een voorkeur uitgesproken voor voortzetting van de WOM met nieuwe partners en om dat mogelijk te maken de overname van het belang van Mitros. Over deze voorkeur hebben wij u met een raadsbrief in januari 2019 geïnformeerd.

De doelstelling van de WOM is een bijdrage te leveren aan de leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit van de Amsterdamsestraatweg. De basis hiervoor ligt in het uitvoeringsprogramma Amsterdamsestraatweg, waar de WOM NW als belangrijk instrument wordt gezien om de positieve resultaten van de afgelopen jaren door te zetten. We zoeken daarom partners die passen bij de doelstelling van de WOM en een maatschappelijke bijdrage willen leveren vanuit vertrouwen dat vastgoed op de lange termijn vaak zijn waarde behoud.

Klaas Verschuure
Wethouder voor Ruimtelijke Ontwikkeling,
Leidsche Rijn, Economische Zaken, Circulaire Economie,
Middelbaar Beroepsonderwijs, Wijk Noordwest

Datum 10 november 2020
Ons kenmerk 7981631

Daarbij is het uiteraard van belang dat er binnen de WOM NW de juiste zakelijke keuzes gemaakt worden. Partners met kennis, expertise en een netwerk in de vastgoedmarkt kunnen daar een belangrijke bijdrage aan leveren, in samenwerking met onder andere de directeur WOM NW en de vastgoedregisseur van het programma Amsterdamsestraatweg. In samenwerking met de beoogde nieuwe partner wordt door hen gewerkt aan een nieuw bedrijfsplan. Partners die niet afkomstig zijn uit de vastgoedsector verwelkomen we in de toekomst. Het onderschrijven van de doelstellingen van de WOM en daar een bijdrage aan willen en kunnen leveren staat voorop.

Met vriendelijke groet,

Klaas Verschuure

Panden in eigendom van WOM Noordwest CV

Straatnaam	Huisnr.		Soort
Amsterdamsestraatweg	206		winkel
Amsterdamsestraatweg	210		winkel
Amsterdamsestraatweg	212		winkel
Amsterdamsestraatweg	214		winkel
Amsterdamsestraatweg	216		winkel
Amsterdamsestraatweg	218		winkel
Amsterdamsestraatweg	220		winkel
Amsterdamsestraatweg	404		winkel
Amsterdamsestraatweg	406		winkel
Amsterdamsestraatweg	408		winkel
Amsterdamsestraatweg	410		winkel
Amsterdamsestraatweg	412		winkel
Amsterdamsestraatweg	416		winkel
Amsterdamsestraatweg	418		winkel
Amsterdamsestraatweg	211		woning
Amsterdamsestraatweg	213		woning
Amsterdamsestraatweg	215		woning
Amsterdamsestraatweg	216	BS	woning
Amsterdamsestraatweg	217		woning
Amsterdamsestraatweg	219		woning
Amsterdamsestraatweg	222		woning
Amsterdamsestraatweg	222	BS	woning
Amsterdamsestraatweg	404	BS	woning
Amsterdamsestraatweg	408	BS A	woning
Amsterdamsestraatweg	412	BS	woning
Amsterdamsestraatweg	416	BS	woning

geel gemarkeerd
Transformatiepanden

Commissie Stad en Ruimte

Dossiernummer	1402
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	12 november 2020
Agendapunt	6
Omschrijving	Raadsbrief Onderzoek werklocaties en uitwerkingsrichting
ID	1450
Behandelend ambtenaar	G.J.W. Wanders
Telefoon	06 4223 9502
E-mail	gijs.wanders@utrecht.nl
Datum collegebesluit	16 juni 2020
Geocodering	Stad Utrecht
Thema	Economie
Portefeuillehouder	Wethouder Verschuure
Beleidsveld	Economische Zaken
Referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Daniëlle Rijnders/Financiën, Economische zaken/06-39276711

Geagendeerd	Vergaderdatum
Raadsinformatiebijeenkomst	3 november 2020
Commissie Stad en Ruimte	**12 november 2020**

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	G.J.W. Wanders	**Datum**	19 juni 2020
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	7418921
E-mail	gijs.wanders@utrecht.nl	**Onderwerp**	Onderzoek werklocaties en uitwerkingsrichting
Bijlage(n)	7	**Beleidsveld**	Economische Zaken

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren wij u over:
1. het adviesrapport ‘Naar toekomstbestendige werklocaties in de regio U16’ (Stec Groep, maart 2020, kenmerk 19/236), waarbij we ingaan op:
   a) de context;
   b) de samenhang met andere planprocessen;
   c) de belangrijkste resultaten;
   d) onze eerste duiding;
2. de beantwoording van motie M340/2019 over het actieplan vitale en diverse winkelgebieden en toezegging 19/T434 over overleg met de provincie over kantoren.

1. ADVIESRAPPORT TOEKOMSTBESTENDIGE WERKLOCATIES

a) Context

De groei van Utrecht speelde zich ook al voor de coronacrisis af tegen de achtergrond van een ingrijpende transitie van de economie en arbeidsmarkt; gevoed door technologische innovatie, een andere (circulaire) omgang met grondstoffen en energie, en een meer centrale positie van gebruikers en consumenten. De economie verandert snel: nieuwe bedrijvigheid, nieuwe markten en nieuwe verdienmodellen doorkruisen traditionele sectorale grenzen en werken soms zelfs ontwrichtend op traditionele bedrijvigheid. Daarmee gepaard gaat grote flexibilisering van arbeid. Dat betekent een opgave, ook voor de regio Utrecht, om voldoende werkgelegenheid te programmeren die nabij is, toekomstbestendig is en aansluit bij de ontwikkeling van de beroepsbevolking.

De U16-gemeenten hebben opdracht gegeven voor het adviesrapport, om voor het proces van het Regionaal Economisch Programma (REP) op het onderwerp ‘werk’ een goede basis te hebben. Diverse bedrijven en partijen uit de stad en de regio hebben een bijdrage geleverd aan de totstandkoming van het adviesrapport.

Onze ambitie uit het coalitieakkoord 2018-2022 om de werkgelegenheid gelijk op laten lopen met de groei van de stad, is een uitgangspunt van het adviesrapport. Dat gelijk oplopen is niet vanzelfsprekend. In de afgelopen twintig jaar is dat maar beperkt gebeurd: de (beroeps)bevolking groeide in die periode met 38%, terwijl de werkgelegenheid in de stad slechts met 24% toenam.

Het rapport is voor de coronacrisis tot stand gekomen. De effecten zijn daarom in het rapport niet in beeld gebracht, maar hebben mogelijk wel invloed op de programmering van werklocaties. We brengen momenteel apart alle coronaeffecten gemeentebreed in beeld. De effecten op werkgelegenheid en werklocaties maken deel uit van die analyse.

b) Samenhang met andere planprocessen

Het adviesrapport is nadrukkelijk geen nieuw beleid. Het adviesrapport wordt gebruikt bij verschillende planprocessen, waar nieuw beleid uit volgt.

We achten het van groot belang dat de stad zich ontwikkelt in balans. Een balans tussen wonen, werken en prettig leven. De druk op de ruimte is groot en neemt tot 2040 alleen maar toe. We wegen de diverse ruimtebehoeftes regionaal integraal af in het REP en lokaal – in samenhang met de regio – in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040). Dat vraagt inbreng vanuit verschillende disciplines. Het adviesrapport is de bijdrage op het gebied van werklocaties en werkgelegenheid.

Daarnaast vormt het adviesrapport onze inbreng bij de actualisatie van het mobiliteitsbeleid Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB). Andersom zijn voor het adviesrapport ook de uitgangspunten uit het mobiliteitsbeleid betrokken.

Tot slot is het adviesrapport door de U16 gemeenten ingebracht als onze bijdrage voor de samenwerking met de Provincie over de Provinciale Omgevingsvisie (POVI). De regio herkent de opgave, maar signaleert ook dat ondersteuning van Provincie en Rijk nodig is, met name bij de instrumenten en investeringen voor het ‘verdichten’ van alle soorten werkgelegenheid.

c) Belangrijkste resultaten adviesrapport

Uit het adviesrapport blijkt dat er – bij gelijk oplopen van bevolking en banen – in de regio circa 80.000 arbeidsplaatsen moeten worden toegevoegd, waarvan 70.000 in verschillende segmenten in Utrecht. Dat betekent grofweg dat er voor elke nieuwe woning ook 1,2 baan bij moet komen.

Het goede nieuws is: er is vraag naar Utrecht. Werkgevers met werk voor alle niveaus vestigen zich hier graag. De werkgelegenheid kan hard groeien, in alle segmenten. Er is echter ook een keerzijde: er is harde sturing en veel inzet nodig om de beoogde verdichting voor elkaar te krijgen. Als we op onze werklocaties de maximale prognoses halen, komen we opgeteld tot een gezonde mix van circa 59.000 banen tot 2040 (NB. Dat is exclusief de locaties Lunetten-Koningsweg en A12-zone).

De hoofdadviezen van Stec zijn:

1. Altijd mengen van functies in stad en regio, alleen uitzondering wanneer het écht niet past.
2. Circulaire keten vereist complementariteit van werklocaties in de U16.
3. Verdichten en intensief ruimtegebruik noodzakelijk voor Gezond Stedelijk Leven in de U16.
4. Alleen nieuwe kantoormeters op multifunctionele knooppuntlocaties.
5. Zet in op maximaal intensief programmeren van bedrijventerreinen met fasering van max. 10 jaar.
6. Anticipeer op dreigend tekort aan ruimte voor life sciences, health, duurzaamheid (wetenschap) en creatieve broedplaatsen.

d) Eerste duiding

Hieronder geven we de hoofdpunten uit het adviesrapport en onze eerste duiding *(cursief)*.

De vraag naar kantoren is robuust voor de toplocaties en wat wisselvalliger voor locaties die niet centraal gelegen en multimodaal bereikbaar zijn. Het rapport stelt o.a. voor:

- Op korte termijn kantoorprogramma toevoegen met focus op stationsgebied, Leidsche Rijn centrum en Galgenwaard.
  Deze lijn herkennen we; de exacte locaties en mogelijkheden stemmen we af met de provincie (zie ook beantwoording toezegging). Voor het stationsgebied onderzoeken we de gewenste marktsegmentatie.
- Rijnsweerd en Papendorp meer mengen, zowel met wonen als met andere economische en maatschappelijke functies.
  Ook dit herkennen we als ingezette ontwikkelrichting én als ontwikkelrichting voor de RSU2040.

We interpreteren dit als een advies om de lijn van de kantorenbrief (18 februari 2019) te continueren.

Trends voor bedrijventerreinen zijn de hernieuwde positie van de maakindustrie, de verdere ontwikkeling van de circulaire economie en groei van de (stads)logistiek. Het merendeel van de kavels op bedrijventerreinen is uitgegeven. Voor de bedrijventerreinen adviseert Stec o.a.:

- Behoud een aantal bedrijventerreinen als toekomstbestendige werklocaties voor de circulaire sector en maakindustrie en voorkom beperkingen als gevolg van menging met woningbouw. Stec benoemt specifiek Lage Weide, De Wetering-noord, De Wetering-zuid, Haarrijn, Oudenrijn (m.u.v. bestaande woningen en in planvorming vastgelegde menging ten noorden van de HOV-busbaan), Hooggelegen, Strijkviertel, Nieuw-Overvecht (m.u.v. Franciscusdreef), Werkspoor en Demka.
  We omarmen dit streven, met iets meer nuance. Het klopt veelal met de ingezette lijn, maar zal richting RSU2040 soms een nader gesprek opleveren in de afweging tussen wonen en werken.
- Voor de zuidelijke punt van Lage Weide (4e kwadrant Leidsche Rijn centrum) inzetten op intensivering tot gemengd werkgebied met bedrijven, kantoren en creatieve functies.
  Dit is herkenbaar in hoe we tot nog toe hierover spreken en aan werken. We neigen ernaar dit in de RSU2040 over te nemen.

Goed functionerende winkelgebieden zijn ook voor Utrecht geen vanzelfsprekendheid meer, door veranderend koopgedrag en ontwikkelingen in het winkelaanbod. Het adviesrapport geeft aan:

- We gaan van aankoopplaats naar ontmoetingsplaats. Dat betekent enerzijds een verdere concentratie van winkelmeters in kleinere en compactere voorzieningencentra en anderzijds functionele verbreding met passende publieksgerichte en maatschappelijke functies. Zo kunnen de hoofdwinkelstructuur en de kernwinkelgebieden versterkt worden.
- Bij grote gebiedsontwikkelingen is soms nog enige toevoeging van detailhandelvolume mogelijk, vooral in de dagelijkse branche (bijvoorbeeld een supermarkt), mits er aantoonbaar voldoende economisch draagvlak voor is en rekening houdend met de omliggende voorzieningenstructuur.

Hoewel de Utrechtse winkelgebieden het goed doen in verhouding tot die in de regio, nemen we de adviezen van Stec ter harte en nemen we ze mee bij toekomstige herontwikkelingen.

Het adviesrapport voorziet veel arbeidsplaatsen in gemengde gebieden in een aantrekkelijke stedelijke mix. Die mix draagt bij aan de leefbaarheid en maakt ook slim gebruik van infracapaciteit.
We interpreteren dit als aanmoediging om vaker een mix van wonen en werken te programmeren.

- Stec adviseert te anticiperen op het dreigend tekort aan creatieve broedplaatsen.

Het dreigende tekort aan ruimte voor broedplaatsen, start ups en scale ups interpreteren we als bevestiging om daar in gebiedsontwikkelingen aandacht voor te blijven hebben.

- Gezien het dreigend tekort aan ruimte voor life sciences, health, duurzaamheid (wetenschap), zal de focus bij de programmering USP hierop moeten (blijven) liggen, in de mix met andere functies. *We nemen het initiatief om met aangrenzende gemeenten en de provincie te verkennen hoe we regionaal kunnen voorzien in het geconstateerde toekomstige tekort aan ruimte, bijvoorbeeld door de (door)ontwikkeling van satellietlocaties.*

2. MOTIE VITALE WINKELGEBIEDEN M340/2019 EN TOEZEGGING OVER KANTOREN 19/T434

a) Motie vitale winkelgebieden M340/2019

In het adviesrapport is een analyse opgenomen van de kwaliteit en het functioneren van de winkelgebieden in combinatie met de toekomstbestendigheid van de winkelgebieden. Hier komt voor de stad Utrecht een vrij positief beeld van de Utrechtse winkelgebieden uit naar voren: 90% van de winkelgebieden in de gemeente Utrecht een goede tot zeer goede toekomstpotentie heeft. Voor gemeente Utrecht is er nog ruimte om het aantal vierkante meters detailhandel tot 2040 op sommige plekken licht te laten groeien. Dit heeft te maken met het sterk toenemende aantal inwoners dat het draagvlak voor de huidige oppervlakte aan winkelvoorzieningen in stand houdt. De analyse is grafisch weergegeven in de infographic die als bijlage bij deze brief is opgenomen.

Wij verwachten de onderstaande ontwikkelrichtingen, waarbij we ook constateren dat door de coronacrisis verdere verschraling van het aanbod van (winkel)voorzieningen in de wijken dreigt.

- Een beperkt aantal bestaande winkelgebieden zal tot 2040 nog kunnen uitbreiden.
- Nieuwe detailhandel zal naar verwachting vooral landen in de ontwikkelgebieden of zich ontwikkelen in specifieke branches als bouwmarkten / tuincentra / woondetailhandel.
- In winkelgebieden die beneden-gemiddeld scoren is volgens het adviesrapport ingrijpen nodig. Daarnaast komt decentrale retail onder druk te staan, als het niet in de buurt van een ‘publiekstrekker’ is. De noodzaak tot ingrijpen hangt samen met het realiseren van de juiste functiemix, een goede aanbodkwaliteit, verblijfswaarde en uitstraling (panden, openbare ruimte, verkeersinrichting etc.) of met het aanpassen van de omvang van het winkelgebied passend bij de (veranderende) verzorgingsfunctie. Vastgoedeigenaren, detaillisten, gemeente en omwonenden moeten dat samen doen en zo mogelijk private en publieke investeringen combineren.

Mede gebaseerd op de instrumenten uit hoofdstuk 4 uit het adviesrapport, geven we hieronder het door u gewenste overzicht van de bestaande en nieuwe instrumenten die ingezet (kunnen) worden voor het vitaal houden van winkelcentra.

Bestaande instrumenten

- Ondernemersfonds Utrecht: om te investeren in organisatievermogen, veiligheid, openbare ruimte, gezamenlijke projecten en programma’s.
- Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO): deze trajecten dragen op concrete manier bij aan de aandachtgebieden schoon, heel, veilig en attractief in veel winkelgebieden en KVO draagt ook bij aan het organiserend vermogen van de verschillende stakeholders en betrokkenen bij de winkelgebieden.
- Initiatievenfonds: ter ondersteuning van een aantrekkelijk vestigingsklimaat.
- BSSB (Beleidsregel Subsidieverstrekking Stimulering Bedrijven): ondersteunt ondernemers bij verhuizing naar een andere locatie, bijvoorbeeld als gevolg van (grootschalige) woningbouw.

- Onderhoudsbudgetten Stadsbedrijven: voor een schoon, heel en veilig vestigingsklimaat.
- Bedrijven InvesteringsZone (BIZ) Woonboulevard: investeren in organisatievermogen, openbare ruimte, verstevigen vestigingsklimaat.
- Wijk OntwikkelingsMaatschappij (WOM) Lombok en Noordwest: kopen en verhuren van panden aan ondernemers die bijdragen aan de verbetering van de branchering op de Amsterdamsestraatweg en Kanaalstraat/Damstraat en zo de veiligheid helpen vergroten.
- Brancheringsplannen, o.a. Amsterdamsestraatweg en Kanaalstraat/Damstraat.
- Anterieure overeenkomsten: initiatiefnemers mee laten investeren in de openbare ruimte.
- Planologische instrumenten: omgevingsvisies en omgevingsplannen.

Nieuwe instrumenten die we de komende periode met partners willen uitwerken
- Een instrument om ondernemers te helpen verhuizen naar toekomstbestendige plekken. Daarbij denken we aan verruiming en modernisering van de BSSB, met o.a. subsidiemogelijkheden voor: het verbeteren van de organisatiegraad, inhuur van vastgoedregisseurs/winkelstraatmanagers inclusief uitvoeringsgeld, het opknappen van gevels of het helpen van ondernemers anderszins aanvullend op de oude BSSB.
- Via netwerken van vastgoedeigenaren invulling geven aan brancheringsplannen per (type) winkelgebied voor met name de kwetsbare winkelgebieden.

Mogelijk zal de coronacrisis van ons vragen dat we daar nog andere instrumenten aan toevoegen.

b) Toezegging over overleg met de provincie over kantoren 19/T434
Gesprekken op zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau hebben ertoe geleid dat er enige ruimte lijkt te ontstaan om voor de stad tot een meer flexibele programmering te komen.

De provincie heeft tot voor kort vastgehouden aan haar insteek om alle gemeenten gelijk te behandelen. Het adviesrapport liet echter zien dat kantoren belangrijk zijn voor onze werkgelegenheidsontwikkeling. Ook biedt het rapport inzicht in de marktvraag naar kantoren en de locatievereisten. Als gemeente zijn we voor de programmering van kantoren gebaat bij nauwe samenwerking met de Provincie Utrecht, omdat zij regels opleggen over de hoeveelheid kantoren en de locaties waar we kantoren mogen bouwen.

In maart 2020 hebben de portefeuillehouders Economie van provincie en gemeente afgesproken dat er een gezamenlijk ambtelijk voorstel wordt voorbereid om te komen tot een oplossing voor gemeente Utrecht die meer flexibiliteit toelaat dan nu het geval is. Het gaat daarbij voor ons om:
- *schuiven* met bestaande kantoorvolumes in een afgebakende zone, bijvoorbeeld binnen de gehele Merwedekanaalzone of indien noodzakelijk ook in de directe omgeving;
- *uitruilen* van getransformeerde gebouwen: volume dat verdwijnt door transformatie naar wonen elders in de stad kunnen terugbouwen;
- *toevoegen* van kantorenvolume op geschikte nieuwe locaties; bijvoorbeeld voor de korte termijn bij Galgenwaard of in Leidsche Rijn centrum (LRC) en omgeving. Toevoeging van kantorenvolume in de vorm van kleinere kantoren (<1.500m^2) verspreid door de stad in een mix met wonen is ook een wens.

In mei 2020 zijn de eerste uitwerkingsrichtingen bestuurlijk besproken. De gemeente blijft met de provincie in gesprek hierover en de uitwerking pakken we samen op.

Tot slot

Uit het rapport blijkt dat de doelstelling om tot een groei van 80.000 extra banen voor de regio en 70.000 banen voor de stad in 2040 te komen niet vanzelfsprekende gehaald wordt. Tegelijkertijd is dat nog ver weg en zijn de onzekerheidsmarges richting 2040 groot. Alleen al de economische effecten van corona zullen ons op korte termijn mogelijk al voor ingewikkelde keuzes plaatsen in relatie tot realisatie en programmering van werkgebieden de komende jaren. Met de kantorenbrief van 18 februari 2019 hebben we een start gemaakt met ‘adaptief programmeren’. Wij streven ernaar dat voor het geheel van werklocaties te blijven doen. Daarmee leveren we een belangrijke bijdrage aan de brede en diverse groei van de werkgelegenheid binnen de kaders van het Gezond Stedelijk Leven en de Regionale Economische Agenda.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

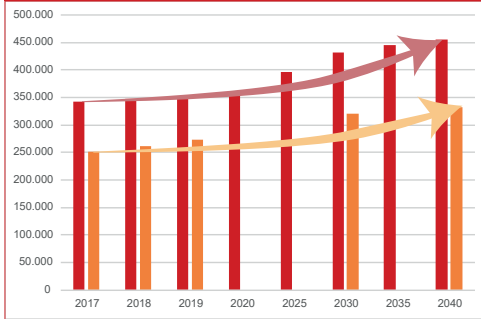
de secretaris, de burgemeester,

Adviesrapport toekomstbestendige werklocaties

versie 22-4-2020

Cijfers voor de stad Utrecht volgens Stec Groep

BEWONERSGROEI



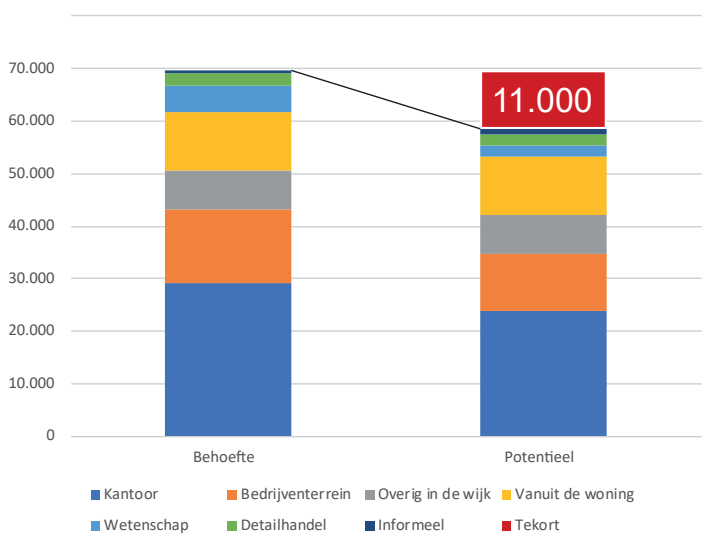
Tot 2040 GROEIT de stad naar verwachting tot bijna 455.000 mensen.

UITGANGSPUNT ARBEIDSPLAATSEN

Werk groeit mee met bevolking. Dat betekent 70.000 extra ARBEIDSPLAATSEN tot 2040 voor de stad Utrecht.

+70.000

BANENBEHOEFTE NAAR SECTOREN VS POTENTIEEL



We kunnen potentieel 59.000 arbeidsplaatsen realiseren als we de uitbreidingsplannen realiseren en ons inzetten op intensivering en functiemenging uit onze huidige locaties. Dat laat een TEKORT van 11.000 arbeidsplaatsen.
Het potentieel aan arbeidsplaatsen in de detailhandel is nog onzeker.

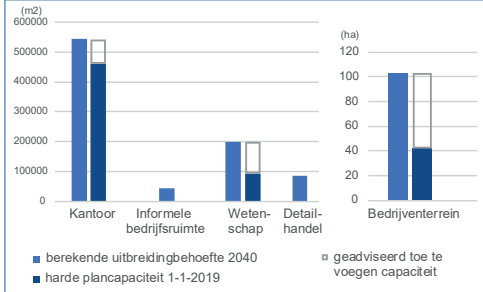
11.000

TEKORT

ZES HOOFDADVIEZEN VAN STEC

1. Altijd mengen van functies in stad en regio, alleen uitzondering wanneer écht niet past
2. Circulaire keten vereist complementariteit van werklocaties in de U16
3. Verdichten en intensief ruimtegebruik noodzakelijk voor Gezond Stedelijk Leven in de U16
4. Alleen nieuwe kantoormeters op multifunctionele knooppuntlocaties
5. Zet in op maximaal intensief programmeren van bedrijventerreinen met fasering van maximaal 10 jaar
6. Anticipeer op dreigend tekort aan ruimte voor life sciences, health, duurzaamheid (wetenschap) en creatieve broedplaatsen

BEHOEFTE VS PLANCAPACITEIT



BEDRIJVEN uitgeefbaar	Wetering Zuid	10,5 ha
	Haarrijn	6,0 ha
	Oudenrijn	3,4 ha
	Hooggelegen	2,1 ha
	Nieuw Overvecht	0,7 ha
	Strijkviertel (plancapaciteit)	19,0 ha
KANTOREN toegekende plancapaciteit	Stationsgebied	246.000 m²
	LR centrum en omg.	80.000 m²
	Papendorp	138.000 m²
WETENSCHAP plancapaciteit	USP	18.000 m²
	Plancapaciteit USPB	74.000 m²

UITBREIDINGSBEHOEFTE STAD UTRECHT

Op basis van huidig toegekende plancapaciteit voor KANTOREN, moet er nog 81.000 m² BVO bij om aan de uitbreidingsbehoefte te voldoen. Inclusief vervangingsvraag (oudere terreinen, slecht bereikbaar met OV) gaat het om 853.000 m² BVO.

WERKEN VANUIT HUIS neemt toe en samen met de maatschappelijke functies in een wijk, zoals sport, cultuur en zorg, is dit goed voor 25% VAN DE UITBREIDING aan banen.

We hebben nog een tekort van 61.3 ha BEDRIJVENTERREINEN. De behoefte is doorgerekend op basis van het huidig aandeel werk op bedrijventerreinen.

Er is een tekort op locatie USP voor RESEARCH EN PRODUCTIE (wetenschap), de uitbreidingsbehoefte is circa 100.000 m².

Door de uitbreiding van woningen is er ook beperkte ruimte om nog 27.400 - 88.000 m² DETAILHANDEL toe te voegen in de stad. We richten ons op een aantal kernwinkelgebieden.

Er is behoefte aan MINIMAAL 44.000 m² ruimte voor BEDRIJVEN DIE MENGBAAR zijn in de wijken.

STRATEGIE

- Stedelijke gemengde milieus
- Bedrijventerreinen niet mengen met wonen
- Kernwinkelgebieden
- Wetenschap (uitbreiding voor productie en onderzoek in satellietlocaties)
- Gemengde bedrijvigheid in de wijken (overheid, zorg, maatschappelijk, creatief, kleinschalig MKB, start ups, scale ups)
- REA zet in op gezondheid, duurzaam bouwen, slimme mobiliteit, circulaire economie

BRON: ADVIESRAPPORT STEC

Alle gegevens in deze infographic zijn gebaseerd op de cijfers uit: ‘Naar toekomstbestendige werklocaties in de regio U16’ (Stec Groep, maart 2020, kenmerk 19/236)

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Adviesrapport toekomstbestendige werklocaties

(Ruimtelijke) betekenis voor de stad volgens Stec Groep

versie 22-4-2020

GEBIEDSSOORT 1

WERKLOCATIES, waar NIET GEMENGD wordt met wonen:

- Lage Weide
- Wetering Noord
- Oudenrijn (beperkt mengen)
- Strijkviertel
- Werkspoorkwartier
- Nieuw-Overvecht (beperkt mengen)
- Haarrijn
- Wetering Zuid
- Hooggelegen
- Demkade

HAARRIJN. Kijken hoe we functies door stapelen kunnen combineren bij vernieuwingsplannen.

③ ⑤

480 banen

LAGE WEIDE. Aan de oostzijde en rondom het kanaal zijn de bedrijven in de zwaardere milieu-categorie gevestigd. Mate van verdichting aan westzijde is afhankelijk van mobiliteitsmix.

③ ⑤

verdichtingspotentie 3.800 banen

WERKSPOORKWARTIER. Beperkte intensivering mogelijk. Versterken profiel voor makers en brains binnen de circulaire economie.

⑤

OUDENRIJN. Kantoren verplaatsen naar elders in de stad en vervangen door bedrijfsruimte.

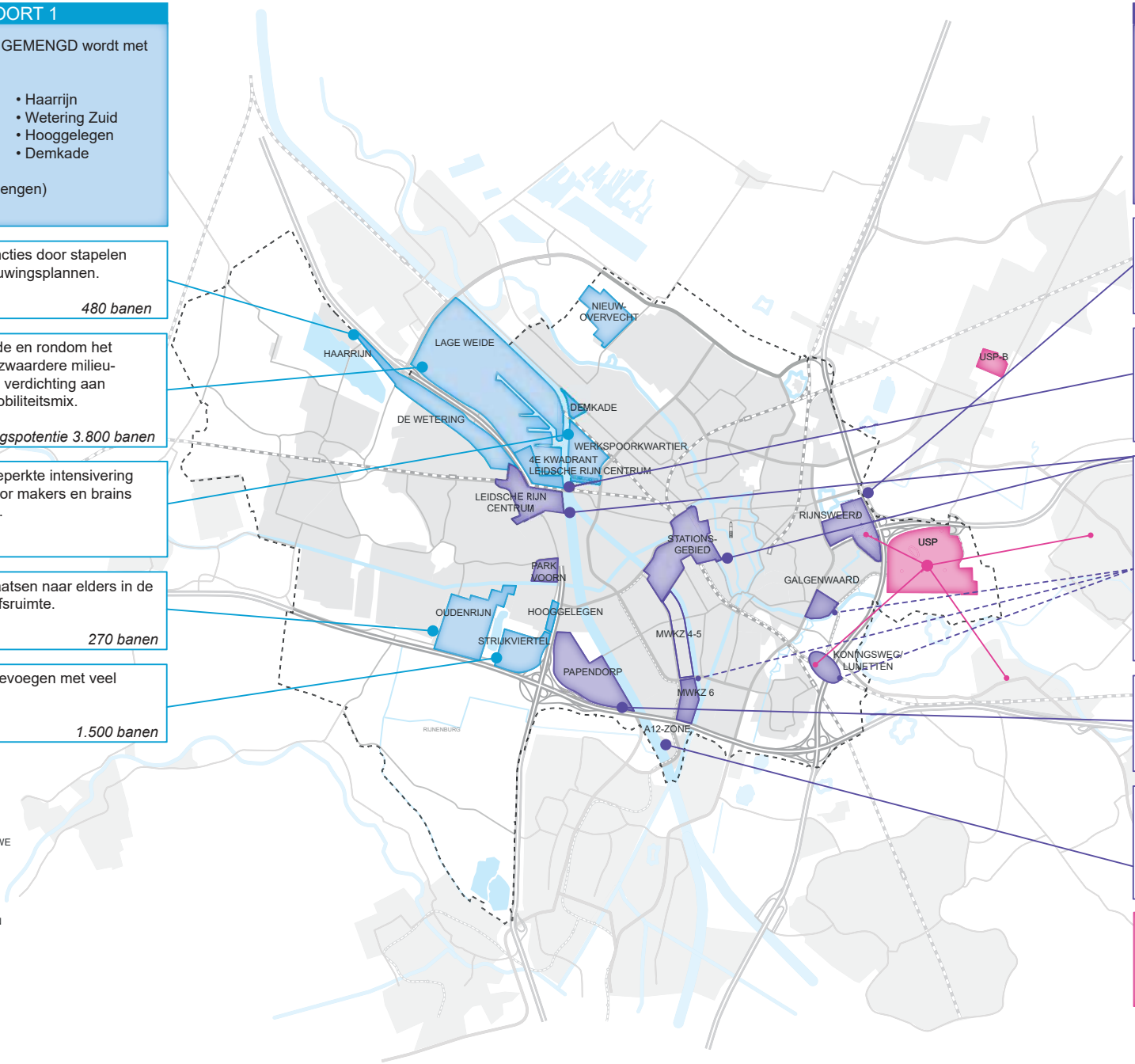
⑤

270 banen

STRIJKVIERTEL. Sectoren toevoegen met veel banen per hectare.

③ ⑤

1.500 banen



LEGENDA

- GEMENGDE GEBIEDEN MET VEEL KANTOREN
- BEDRIJVENTERREIN (WAAR WE NIET MENGEN MET WONEN)
- WETENSCHAP
- ① INGEZETTE HOOFDADVIEZEN

GEBIEDSSOORT 2

STEDELIJKE GEBIEDEN, waarin WERKEN aanzienlijk onderdeel is van de MIX:

- Leidsche Rijn Centrum
- Papendorp
- Rijnsweerd
- Merwedekanaalzone
- Koningsweg/Lunetten
- Stationsgebied
- De A12 zone
- Galgenwaard
- Park Voorn

RIJNSWEERD. Meer mengen door wonen toe te voegen en kleinschalige bedrijvigheid. Satellietlocatie voor USP.

① ⑥

LEIDSCHE RIJN CENTRUM VIERDE KWADRANT. Intensiveringsmogelijkheden benuttenen, onderdeel maken van stedelijk milieu Leidsche Rijn Centrum en toevoegen van kantoorvolume.

① ④

3.800 banen

LR CENTRUM en STATIONSGEBIED zijn prioritaire locaties voor het toevoegen van kantoorvolume.

LR 6.000 - 10.000 / SG 14.000 - 18.000 banen

Ook GALGENWAARD en op termijn MERWEDE-KANAALZONE DG6 en KONINGSWEG/LUNETTEN zijn goed bereikbare plekken voor extra kantoren, mits er een goed functionerende OV-hub komt.

④ *GW 2.000 - 6.000 / MWKZ 2.000 - 4.000 banen*

PAPENDORP. Meer mengen door wonen toe te voegen. Niet volledig kantorenprogramma realiseren, maar inzetten op goede OV-bereikbare plekken.

①

2.000 - 4.000 banen

A12 ZONE. Leent zich goed voor uitbreiding en versterking van ruimte voor bedrijventerreinen. Er zijn meerdere locaties in de stad die markttechnisch meer aantrekkelijk zijn voor kantoorgebruikers.

⑥

USP. Inzetten RIJNSWEERD, KONINGSWEG/ LUNETTEN, ZEIST en BUNNIK als satellietlocaties.

3.600 - 4.900 banen

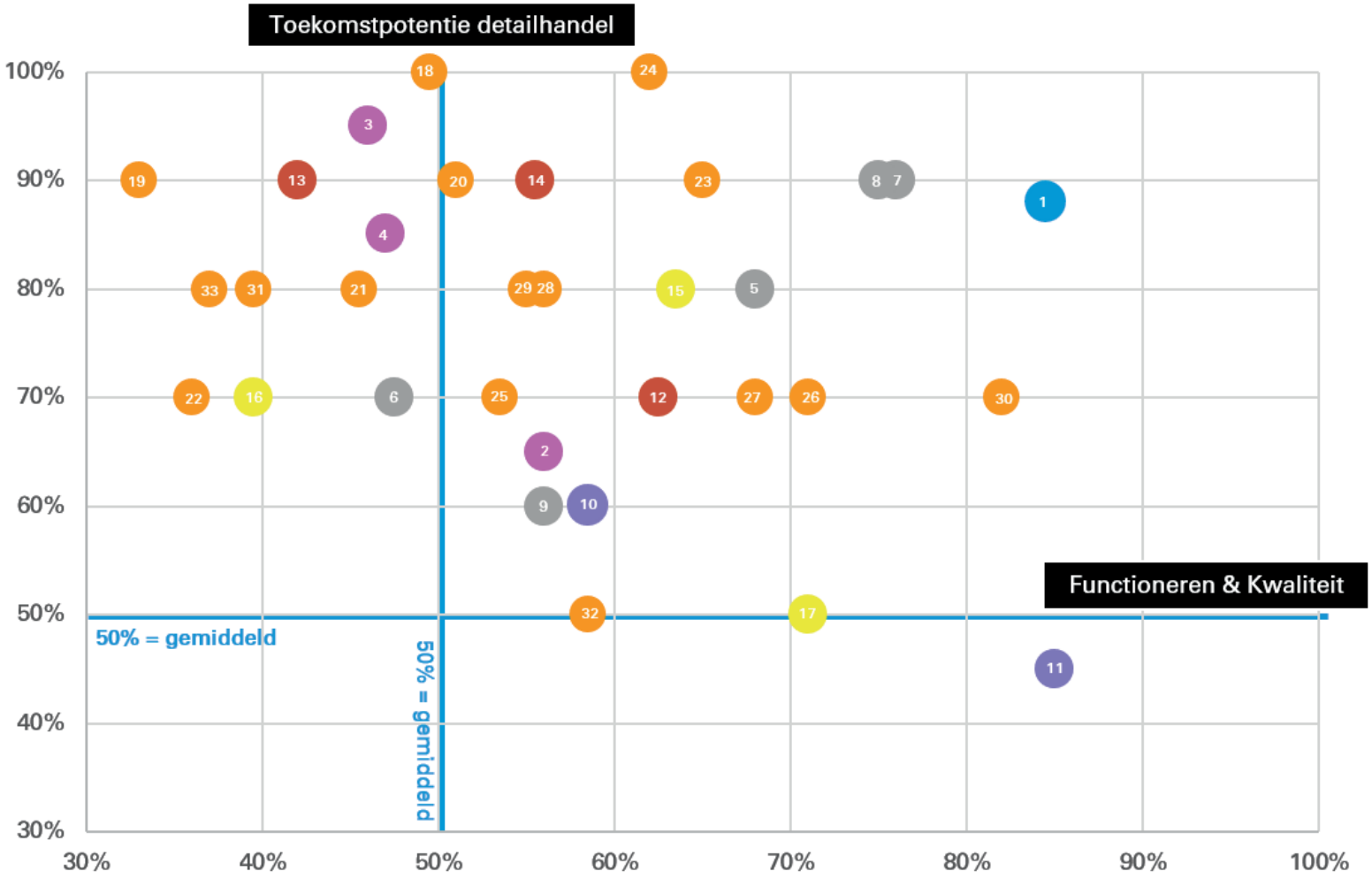
Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Adviesrapport toekomstbestendige werklocaties

versie 22-4-2020

Toekomstpotentie winkellocaties volgens Stec Groep



	Locatie	Type winkelgebied
1	Centrum Utrecht	Binnenstad
2	Amsterdamsestraatweg	Binnenstedelijke winkelstraat
3	Lombok	Binnenstedelijke winkelstraat
4	Nachtegaalstraat – Burgemeester Reigerstraat	Binnenstedelijke winkelstraat
5	De Boventuinen	Buurtcentrum
6	Gagelhof	Buurtcentrum
7	Händelstraat	Buurtcentrum
8	t Goylaan	Buurtcentrum
9	Veldhof	Buurtcentrum
10	Centrum De Meern – Winkelcentrum Mereveldplein	Klein centrum
11	Winkelcentrum Vleuterweide	Klein centrum
12	Franciscusdreef	Perifere concentratie
13	The Wall	Perifere concentratie
14	Woonboulevard Utrecht	Perifere concentratie
15	Leidsche Rijn Centrum	Stadsdeelcentrum
16	NOVA (Kanaleneiland)	Stadsdeelcentrum
17	Winkelcentrum Overvecht	Stadsdeelcentrum
18	A van Ostadelaan	Wijkcentrum
19	Balijelaan-Rijnlaan	Wijkcentrum
20	Biltstraat	Wijkcentrum
21	De Gaard	Wijkcentrum
22	De Klop	Wijkcentrum
23	Groenewegterrein – Winkelcentrum Groeneweg	Wijkcentrum
24	IBB Shopping Center	Wijkcentrum
25	Lunetten	Wijkcentrum
26	Overkapel	Wijkcentrum
27	Parkwijk	Wijkcentrum
28	Rokade	Wijkcentrum
29	Smaragdplein	Wijkcentrum
30	Terwijde	Wijkcentrum
31	Vasco da Gama	Wijkcentrum
32	Winkelhart Vleuten	Wijkcentrum
33	Willem van Noortplein	Wijkcentrum

stec
groep



Naar toekomstbestendige werklocaties in de regio U16

Stec Groep aan stad Utrecht en regio U16

Guido van der Molen, Hub Ploem, Martijn Exterkate en Peter Stopel
6 mei 2020

Inhoudsopgave

Management summary 4

1 Inleiding 10

1.1 Inleiding ... 10
1.2 Achtergrond ... 10
1.3 Methodologie ... 11
1.4 Leeswijzer ... 12

2 Ruimte voor toekomstbestendige werklocaties 13

2.1 Hoe kunnen U16 en stad Utrecht werkgelegenheid faciliteren binnen uitgangspunten van de Ruimtelijk-Economische Koers en (Concept) Ruimtelijke Economische Agenda (REA)? ... 13
2.2 Welke effecten hebben beleidsuitgangspunten U16 en stad Utrecht voor toekomstbestendige werklocaties? ... 13
2.3 Hoeveel extra banen zijn er nodig in 2040 in de regio U16 en stad Utrecht? ... 17
2.4 Hoe zijn de banen nu verdeeld over de werklocaties en gemengde gebieden? ... 19
2.5 Wat is de ruimteclaim van werklocaties en gemengde gebieden in 2040? ... 20
2.6 Hoeveel extra banen per werklocatie en in gemengde gebieden realiseren? ... 23
2.7 Welke keuzes heeft u om de ruimteclaim te beperken en wat vraagt dit van de regio? ... 23

3 Beleidsadvies 26

3.1 Advies 1: Meer mengen van functies in stad en regio, alleen uitzondering wanneer écht niet past ... 26
3.2 Advies 2: Circulaire keten vereist complementariteit van werklocaties in de U16 ... 29
3.3 Advies 3: Verdichten en intensief ruimtegebruik noodzakelijk voor Gezond Stedelijk Leven in de U16 ... 31
3.4 Advies 4: Alleen nieuwe kantoormeters op multifunctionele knooppuntlocaties ... 34
3.5 Advies 5: Zet in op maximaal intensief programmeren van bedrijventerreinen (scenario 2/3) met fasering van maximaal 10 jaar ... 36
3.6 Advies 6: Anticipeer op dreigend tekort aan ruimte voor life sciences, health en duurzaamheid (wetenschap) en creatieve broedplaatsen ... 38

4 Hoe nu verder? 39

4.1 Uitvoeringsarrangementen voor de economische huisvestingsvraag ... 39
4.2 Leidende principes om aan uw huisvestingsbehoefte te voldoen ... 39
4.3 Voorzien in voldoende planologische ruimte op de juiste locaties ... 43
4.4 Verdichten en intensief ruimtegebruik ... 44
4.5 Bestaande ruimte beter benutten ... 45
4.6 Komen tot een optimale marktspanning ... 47
4.7 Verbeteren gebiedsfinanciering ... 49

Bijlage A: behoefteraming 53

Detailhandel ... 53
Kantoren ... 53
Bedrijventerreinen ... 63
Wetenschap ... 81
Gemengde gebieden ... 82

Bijlage B: beoordeling werklocaties 88

Ontwikkelrichting bedrijventerreinen U16 ... 88
Strategische opgave kantoorlocaties U16 ... 94

Management summary

Uitgangspunten van Ruimtelijk- Economische Koers en (concept) Ruimtelijk Economische Agenda (REA) voor U16 en stad Utrecht

Van alle stedelijke regio's in Nederland groeit de Utrechtse regio het hardst. Dit gaat gepaard met miljardeninvesteringen, maar plaatst de regio ook voor de opgave om de gezondheid van het leefklimaat te bewaken en de groeiende gezondheidsverschillen niet te laten oplopen. De U16 wil een regio zijn die voor alle bewoners zowel werk als een hoge kwaliteit van leven biedt, met gezonde mensen, een duurzame leefomgeving en een innovatieve economie. Om dat voor elkaar te krijgen, kiest de regio voor Groen, Gezond en Slim als richtinggevend motief voor haar ruimtelijk-economische koers. De focus ligt daarbij op de regio als ontmoetingsplaats voor gezond stedelijk leven[1].

Maatschappelijke opgaven staan niet los van opgaven in de ruimtelijke economie. In haar beleid streeft de regio ernaar dat de werkgelegenheid meegroeit met de beroepsbevolking, waarbij focus ligt op groeisectoren (of markgroepen)[2] die goed aansluiten bij de ambitie voor Gezond Stedelijk Leven[3]. Daarbij wordt gestreefd naar een toekomstbestendige voorraad van werklocaties, die aansluit op de werkgelegenheidsbehoefte ('werken voor iedereen') en de ontwikkelkracht voor bedrijfsinvesteringen. Ruimtelijke principes die daarbij worden gehanteerd zijn onder meer functiemenging (mengen van wonen, werken en voorzieningen), verdichten van functies naar meer werkzame personen per m^2, beperken van mobiliteit, behoud van groen en zo energiezuinig mogelijk. Alle werklocaties dragen bij aan deze uitgangspunten.

De regio U16 heeft gevraagd om een onderzoek uit te voeren naar de toekomstbestendigheid en ontwikkelrichtingen van de werklocaties en gemengde gebieden voor de stad en de regio tot en met 2040. Het onderzoek dient als onderbouwing voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) en de Ruimtelijk Economisch Perspectief en Programma (REP), maar ook de Omgevingsvisie. In deze management summary leest u de belangrijkste conclusies en resultaten.

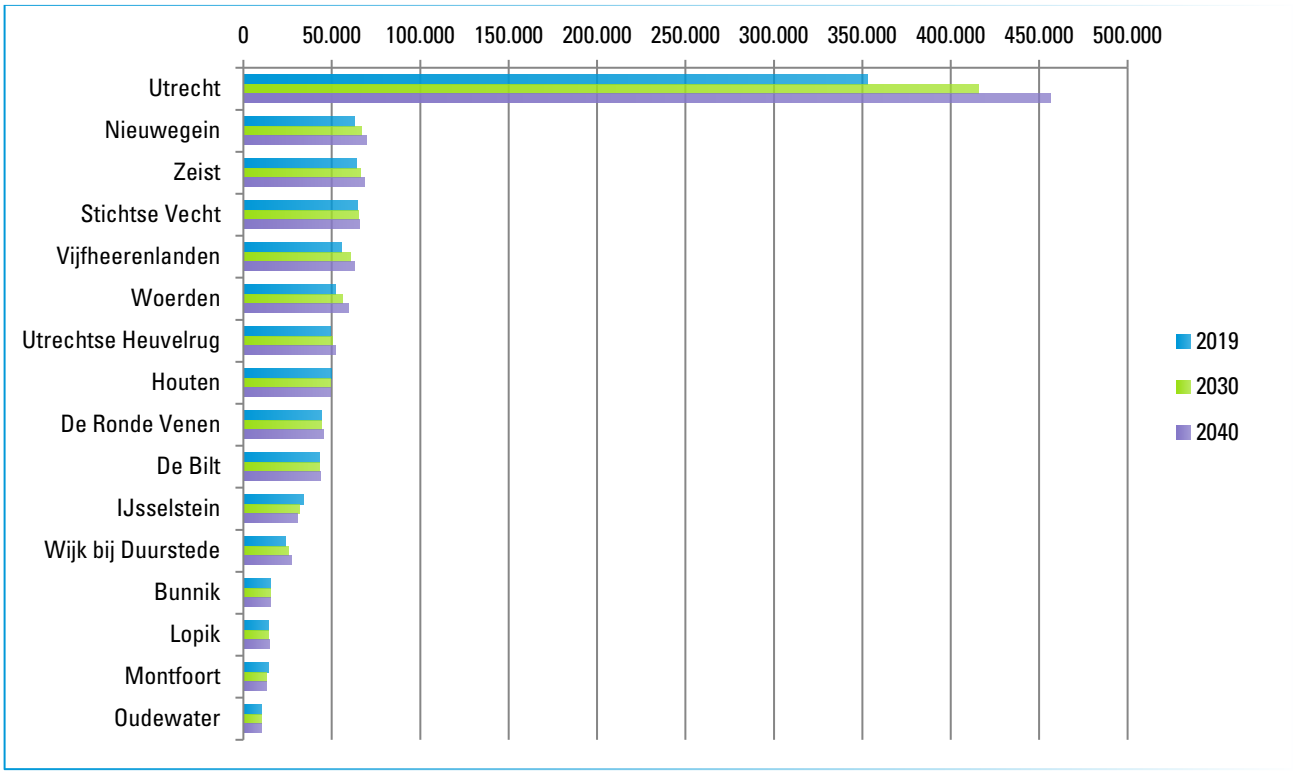
Hoeveel extra banen zijn er nodig in 2040 in de regio U16 en stad Utrecht?

De regio U16 groeit tot en met 2040 naar verwachting met bijna 135.000 inwoners (bron: Primos, 2019). De stad Utrecht groeit hard, met circa 104.000 inwoners. Volgens de meest recente (beleidsneutrale) prognoses van Primos (2019) groeien andere gemeenten beperkt of krimpen licht (zie figuur 1).

Om inzichtelijk te krijgen hoeveel extra banen nodig zijn om de economie te laten meegroeien met het toekomstig aantal inwoners, is een analyse gemaakt van de ontwikkeling van de potentiele beroepsbevolking in de stad en regio. Daarbij is ook gekeken naar de ontwikkeling van banen in de afgelopen tien tot vijftien jaar en de (WLO-)prognoses van de werkgelegenheid van CPB/PBL. Voor de regio U16 volgt hieruit dat tot en met 2040 iets minder dan 80.000 extra banen nodig zijn. De stad Utrecht heeft met circa 70.000 extra banen een fors aandeel binnen de ontwikkeling van de regionale werkgelegenheid. Deze aantallen hanteren we als uitgangspunt voor de behoefteramingen in dit rapport.

[1] Bron: Ruimtelijk-economische koers U10
[2] Voor de stad Utrecht zijn dit 'gezondheid, bouw & energietransitie en digitaal', voor de U16 wordt in de REA/Ruimtelijk Economische Koers U10 ingezet op een 'toekomstgerichte leefomgeving (groen), gezondheid (gezond) en digitalisering (slim)'.
[3] Bron: Concept Ruimtelijk Economische Agenda (REA), september 2019

Figuur 1: prognose ontwikkeling aantal inwoners per gemeente in regio U16, 2019-2030-2040

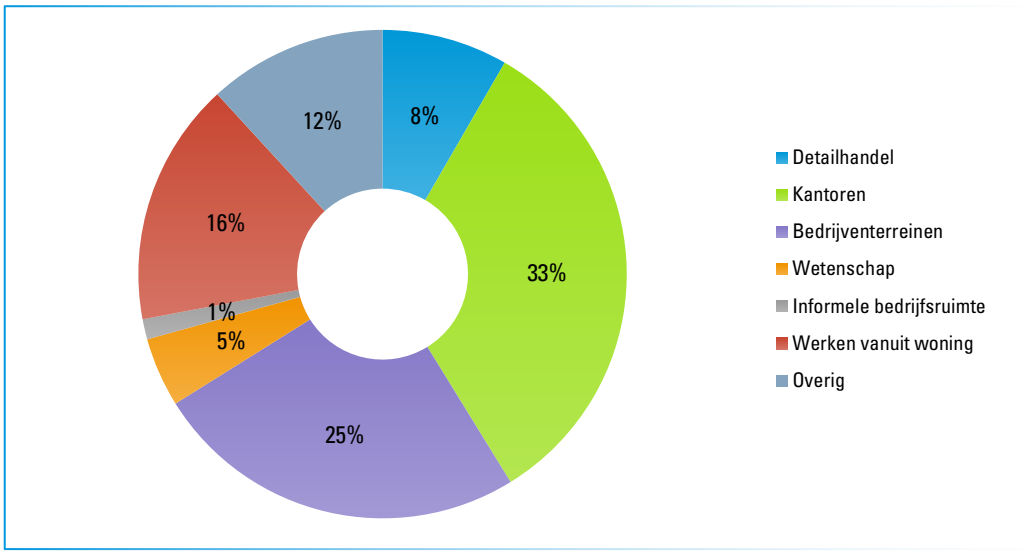


Bron: Primos, 2019

Hoe zijn de banen nu verdeeld over de werklocaties en gemengde gebieden?

In figuur 2 staat het overzicht van het totaal aandeel in huidig aantal banen per werklocatie en voor de gemengde gebieden (informele bedrijfsruimte, werken vanuit de woning en overige). Hieruit volgt dat de gemengde gebieden goed zijn voor bijna 30% van het totaal aantal banen. In kantoorruimte en op bedrijventerreinen werkt bijna 60% van alle werkzame personen in de regio U16.

Figuur 2: aandeel banen naar type werklocatie in U16 (incl stad Utrecht) in 2018



Bron: PAR, 2019; Bewerking: Stec Groep, 2020

Wat is de ruimteclaim van werklocaties en gemengde gebieden in 2040?

De groei van de werkgelegenheid vraagt in de stad en regio om extra ruimte op bestaande en nieuwe werklocaties en in gemengde gebieden. Uitgangspunt van de regio is om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zoveel mogelijk te concentreren bij goed bereikbare OV-knooppuntlocaties. Ook het verdichten en intensief benutten van bestaande werklocaties is hierbij een belangrijke ambitie. De programmering van werklocaties moet aansluiten bij de huisvestingswensen en locatie-eisen van de belangrijke groeisectoren (of marktgroepen) van de regio en stad, passend bij de ambitie van Gezond Stedelijk Leven. Uit de kwantitatieve en kwalitatieve behoefteraming (beleidsneutraal) volgt onderstaande ruimteclaim per segment:

- Maximaal 216 hectare netto te programmeren voor nieuwe bedrijventerreinen tot en met 2040 (beleidsneutraal scenario) in de regio U16. Voldoende ruimte behouden (en niet mengen met wonen) op terreinen met een bovengemiddelde Next Economy potentie (zie NEER-analyse) en mogelijkheden voor circulaire economie / maakindustrie benutten. Door actief in te zetten op verdichten kan de ruimteclaim fors afnemen (naar circa 76 tot 145 hectare, exclusief bestaand uitgeefbaar aanbod van circa 86 hectare netto).

Totale vraag t/m 2040	Uitgeefbaar (hard) aanbod	Behoefte t/m 2040
302 hectare netto (scenario 1)	86 hectare netto	216 hectare netto
231 hectare netto (scenario 2)		145 hectare netto
162 hectare netto (scenario 3)		76 hectare netto

- In de stad Utrecht is behoefte aan toevoeging van nieuwe kantoorruimte. De focus voor toevoeging van nieuwe meters ligt op multifunctionele knooppuntlocaties (Utrecht Centraal en Leidsche Rijn Centrum) met uitstekende OV-bereikbaarheid. Ook multifunctionele locaties waarbij in korte tijd en hoogfrequent per hoogwaardig openbaar vervoer (sneltram) een treinstation (bij voorkeur Utrecht Centraal) te bereiken is (zoals de locatie Galgenwaard), zijn aantrekkelijke alternatieven voor toevoeging van kantoormeters. De stad heeft, inclusief vervanging van toekomstige incourante meters, behoefte aan toevoeging van maximaal 725.000 m^2 vvo (circa 853.000 m^2 bvo) extra kantoorruimte (na confrontatie met bestaande plancapaciteit) tot en met 2040 (scenario 'basis'). In de stedelijke regio (U16 exclusief stad Utrecht) zijn er kwantitatief voldoende kantoormeters. Inzet is hier vooral het onttrekken van het overaanbod.

Totale vraag t/m 2040[4]	Plancapaciteit[5]	Behoefte t/m 2040
1.119.000 m^2 vvo (scenario 1)	394.000 m^2 vvo	725.000 m^2 vvo
764.000 m^2 vvo (scenario 2/3)		370.000 m^2 vvo

724.179 369.884

- Voor detailhandel neemt in scenario's waarin de groei van online bestedingen doorzet (dit is de meest realistische verwachting), de behoefte aan vierkante meters in de regio met circa 70.000 tot maximaal bijna 190.000 m^2 wvo af. Dit betekent schrappen van winkelmeters in de regio en het meer compact maken van winkelcentra. Duidelijk zichtbaar is het contrast tussen de stad Utrecht en overige gemeenten in de regio. In de stad is in alle hoofdbranches binnen de detailhandel (in alle drie de scenario's) sprake van enige uitbreidingsvraag richting 2040.
- Ongeveer 30% van het totaal aantal banen bevindt zich in 2040 in gemengde gebieden (informele bedrijfsruimte, werken vanuit de woning en overige) in de regio U16. Dit is een toename van enkele procenten. Dit vraagt om maximaal circa 68.000 m^2 bvo aan ruimte voor (kleinschalige) bedrijfsruimte in de wijk of op solitaire locaties. Het aantal banen dat geregistreerd staat op een woning ('werken vanuit de woning') neemt met circa 12.000 tot 30.000 toe. In het maximale scenario is de jaarlijkse groei van banen in een woning in de periode 2014-2018 doorgetrokken tot en met 2040.

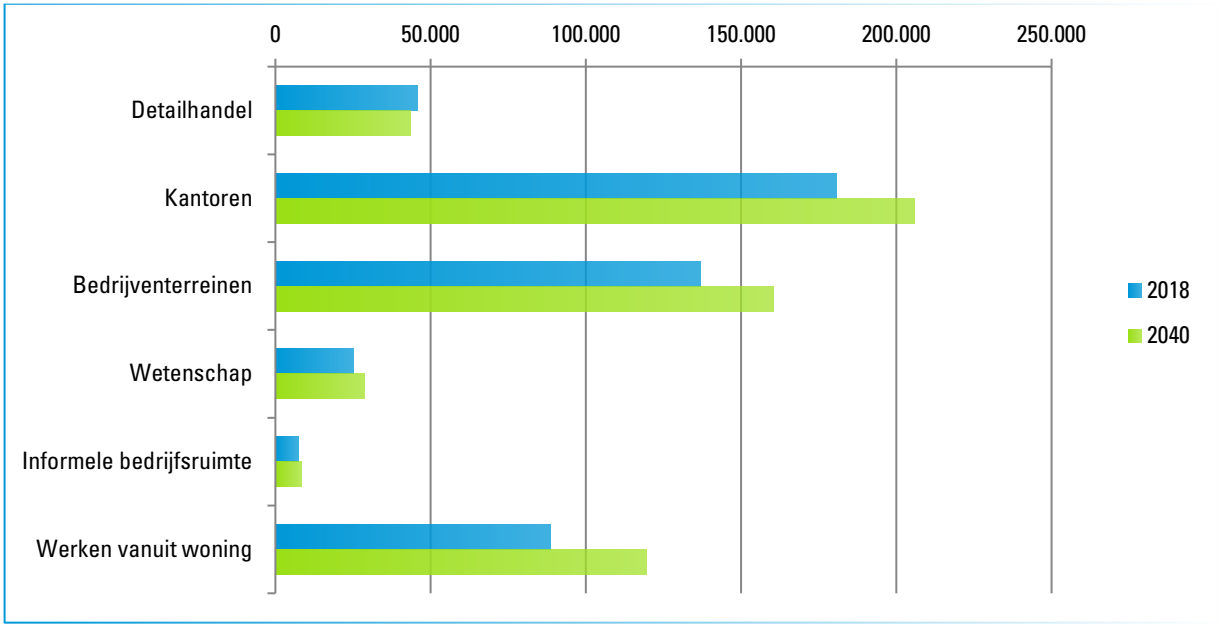
[4] Inclusief beoogde vervanging van incourante kantoorruimte in de stad Utrecht
[5] Uitgaande van de nog te realiseren en geplande kantoormeters in de stad Utrecht

- Wanneer de groei in banen in de life science, health en duurzaamheid groeit zoals de afgelopen periode (2014-2018), bedraagt de totale vraag circa 96.000 m^2 tot en met 2030. Maar, huidige marktverwachtingen zijn dat zowel op korte als (middel)lange termijn de groei van banen op USP hoger uitvallen dan uit de prognose volgt. Dit betekent een kwantitatief én kwalitatief tekort aan uitbreidingsruimte. Het totale aanbod (kwantitatief) bedraagt nog circa 91.000 m^2 (bron: BCI, 2019). Maar, het merendeel daarvan is gevestigd op de locatie in Bilthoven (USPB). Om te kunnen voorzien in de snelle groei van R&D (fundamenteel onderzoek) is meer ruimte op het Utrecht Science Park nodig. Het verdichten van USP biedt hiervoor nog (beperkte) mogelijkheden, daarnaast moet worden gezocht naar uitbreidingslocaties in de directe nabijheid.

Hoeveel extra banen per werklocatie en in gemengde gebieden realiseren?

Op basis van de prognoses voor de verschillende typen werklocaties volgt een totale groei van aantal banen (uitgaande van de bovenkant van de bandbreedte[6]) van circa 82.000 banen in de U16 (zie figuur 3 hieronder). Hieruit concluderen we dat met de berekende ruimteclaim het aantal banen (meer dan) voldoende meegroeit met het toekomstig aantal inwoners. Daarmee haalt u uw ambities van 70.000 extra banen in de stad Utrecht en circa 80.000 banen in de regio U16.

Figuur 3: aantal banen naar type werklocatie in U16 (incl stad Utrecht) in 2018 en de verwachting voor 2040 (in maximaal scenario)



Bron: Stec Groep, 2020

Welke keuzes heeft u om de ruimteclaim te beperken en wat vraagt dit van de regio?

Verdichten en zo intensief mogelijk omgaan met werklocaties vraagt om een transitie in denken en doen voor zowel de stad als regio. Dit vraagt meer en meer om programmeren voor toekomstige banen (en zo intensief mogelijk benutten van de bestaande voorraad) en minder om het sec programmeren van vierkante meters. In onderstaande figuur zijn drie scenario's weergegeven voor het programmeren van de toekomstige ruimteclaim vanuit werklocaties (zie tabel voor kwantitatieve ruimteclaim, exclusief bestaand uitgeefbaar (plan)aanbod). Naast een nul-scenario waarbij wordt uitgegaan van hanteren van de beleidsneutrale vraagprognoses ('doorgaan op huidige koers'), worden er twee scenario's weergegeven met uiteenlopende beleidsambities voor intensief ruimtegebruik.

Overigens verwachten we dat veel bedrijven, zowel in de bestaande situatie als bij verplaatsing, het kavel efficiënter kunnen inrichten en gebruiken. Voor mengbare bedrijven zit deze ruimtewinst bijvoorbeeld in het realiseren van gezamenlijke faciliteiten en meer stapelen. Voor niet vermengbare bedrijven zit het

[6] Voor detailhandel is gerekend met scenario waarin groei van online doorzet

vooral in efficiënt verkavelen, hogere bouwhoogte en bebouwingspercentages, oplossingen voor parkeren onder of bovenop het pand en/of optimalisering van de netto-bruto verhouding.

Figuur 4: scenario's voor programmeren van ruimteclaim werklocaties en gemengde gebieden U16



	Scenario 1 'doorgaan op huidige koers'	Scenario 2 'intensief ruimtegebruik uitbreidingslocaties'	Scenario 3 'intensief ruimtegebruik bestaand én nieuw'
Kantoorruimte	725.000 m²	370.000 m²	370.000 m²
Bedrijventerreinen	216 ha	145 ha	76 ha
Informele bedrijfsruimte	19.400 m²	68.000 m²	68.000 m²
Detailhandel U16	54.100 m²	-71.100 m²	-187.100 m²
Detailhandel stad Utrecht	152.400 m²	88.000 m²	27.400 m²

Bron: Stec Groep, 2020

Het stimuleren van intensief ruimtegebruik op bedrijventerreinen is een langdurig proces, en niet van de ene op de andere dag gerealiseerd. Zo vraagt het een toename van de floor space index (verhouding kavel en bebouwd oppervlak) bijvoorbeeld een goede stedenbouwkundige inpassing, met voldoende ruimte voor groen om bijvoorbeeld hittestress te voorkomen. Bovendien constateren we dat er een grote diversiteit is in gemiddelde floor space index op bedrijventerreinen in de regio.

Toch concluderen we dat een afname van het gemiddeld ruimtebeslag op bedrijventerreinen (scenario 2/3) in de U16 zeker niet onrealistisch is: nu al ligt circa 25% van alle bedrijfsvestigingen per sector op bedrijventerreinen in de regio U16 onder het regionaal gemiddelde qua ruimtegebruik (gemeten naar aantal banen per hectare). Hieruit concluderen we dat meer intensief ruimtegebruik op bedrijventerreinen zeker niet (financieel) onhaalbaar is voor eigenaar/gebruikers. Scenario 2, waarbij wordt uitgegaan van intensief ruimtegebruik bij uitgifte van nieuwe, uitgeefbare bedrijventerreinen, is een realistisch uitgangspunt voor de regio U16. Of scenario 3 uiteindelijk haalbaar is voor de programmering van bedrijventerreinen in de U16, volgt uit de ervaring die wordt opgedaan met de zorgvuldige uitgifte van nieuw uitgeefbare bedrijventerreinen. Door selectief te zijn met nieuwvestiging, zullen eindgebruikers meer gestimuleerd worden om te investeren in herontwikkeling van bestaand vastgoed. Monitoring zal uitwijzen of scenario 3, waarbij na 2030 geen nieuwe uitleglocaties voor uitbreiding van het areaal bedrijventerreinen meer worden ontwikkeld, ook daadwerkelijk haalbaar is. Dat betekent overigens niet dat scenario 3 als uitgangspunt voor beleid niet wenselijk is.

Voor kantoorruimte is sturen op intensief ruimtegebruik (meer werkzame personen per m^2) vooral een opgave van selectief zijn met nieuwbouw. Door minder meters te realiseren, zullen kantoorgebruikers zo gedwongen worden om zo zorgvuldig mogelijk met kantoormeters omgaan. Feitelijk is dat nu al zichtbaar in de stad Utrecht, waar de leegstand iets onder het gewenste frictieniveau ligt en het aantal banen sneller groeit dan de kantorenvoorraad. Het kantoorquotiënt (aantal m^2 per werkzame persoon) daalt hierdoor. Ook trends op de kantorenmarkt, zoals flexibele kantoorconcepten en smart buildings, spelen in op de wens om zorgvuldig met ruimte om te gaan en kantoorruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Voor detailhandel bestaat de opgave vooral uit het schrappen van winkelmeters en daarmee compacter maken van winkelcentra. Dit om groei van leegstand te voorkomen.

BELEIDSADVIES: RANDVOORWAARDEN VOOR TOEKOMSTBESTENDIGE WERKLOCATIES IN DE U16

1. Altijd mengen van functies in stad en regio, alleen uitzondering wanneer écht niet past
2. Circulaire keten vereist complementariteit van werklocaties in de U16
3. Verdichten en intensief ruimtegebruik noodzakelijk voor Gezond Stedelijk Leven in de U16
4. Alleen nieuwe kantoormeters op multifunctionele knooppuntlocaties
5. Zet in op maximaal intensief programmeren van bedrijventerreinen (scenario 2/3) met fasering van maximaal 10 jaar
6. Anticipeer op dreigend tekort aan ruimte voor life sciences, health en duurzaamheid (wetenschap) en creatieve broedplaatsen

1 Inleiding

Gezond stedelijk leven in de regio U16

1.1 Inleiding

De regio U16 groeit hard. Niet alleen in aantal inwoners, maar ook in beroepsbevolking en werkgelegenheid. Het aantal banen neemt de laatste jaren sterker toe dan scenario's van CPB/PBL langjarig voorspellen. Dit is belangrijk, want u wilt dat de inwoners van de stad Utrecht en stedelijke regio Utrecht (regio U16 exclusief stad Utrecht) aan het werk kunnen. Niet alleen nu, maar ook in de toekomst. Om de groei van werkgelegenheid te kunnen faciliteren binnen de regio, moet het aanbod binnen de huidige werklocaties en gemengde gebieden en de programmering van nieuwe locaties op orde zijn.

U heeft ons gevraagd om een onderzoek uit te voeren naar de toekomstbestendigheid en ontwikkelrichtingen van uw werklocaties en gemengde gebieden voor de stad en de regio tot en met 2040. Naast bedrijven, kantoren en winkels, wilt u beschikken over kwantitatieve en kwalitatieve analyses van vraag en aanbod voor uw gemengde gebieden en locaties voor wetenschap. Voor de diverse werklocaties en winkelgebieden heeft u ook behoefte aan een feitelijke foto, met een integrale beoordeling van de toekomstbestendigheid. Daar waar interventies nodig zijn, wilt u advies over de benodigde maatregelen, maar ook over het instrumentarium (de sturingsmogelijkheden) die u daarvoor kunt benutten. Daarbij is van belang dat ook de potentie van functiemenging (op gebieds- en gebouwniveau) wordt meegenomen, om zo intensief mogelijk met ruimte om te gaan. Het onderzoek dient als bouwsteen voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) en de Ruimtelijk Economische Programmering (REP), maar ook de Omgevingsvisie.

In dit rapport leest u onze conclusies en adviezen. In de bijlagen vindt u de behoefteramingen per segment en de beoordeling per werklocatie. Separaat hebben we een adviesrapport opgesteld voor de winkelmarkt.

1.2 Achtergrond

Gezond stedelijk leven vraagt om transitie en strategische koers bepalen

Gezond Stedelijk Leven is het uitgangspunt van de (Concept) Regionale Economische Agenda (REA) van de regio U16, maar ook de Ruimtelijk-economische koers U10. Maatschappelijke opgaven staan niet los van opgaven in de ruimtelijk-economische strategie. De overheid is nu aan zet om ambities te tonen en de juiste ruimtelijke keuzes te maken. Dit betekent niet extrapoleren en huidige koers behouden, maar richting bepalen en programmeren met maatschappelijk rendement. Elke m^2 zo intensief en slim mogelijk benutten, gericht op het werken van de toekomst. Om het economisch profiel en de context te verduidelijken, citeren we hieronder enkele alinea's uit de Ruimtelijk-economische koers U10 ('Ontmoetingsplaats voor Healthy Urban Living') en de (Concept) Regionale Economische Agenda (REA).

> "Van alle stedelijke regio's in Nederland groeit de Utrechtse regio het hardst. Dit gaat gepaard met miljardeninvesteringen, maar plaatst ons ook voor de opgave om de gezondheid van het leefklimaat te bewaken en de groeiende gezondheidsverschillen niet te laten oplopen. We willen niet alleen de economische ranglijstjes aanvoeren. We willen ook een topregio zijn in de quality of life: sociale relaties, gezondheid, cultuur, maatschappelijke betrokkenheid en duurzaamheid. Er is méér dan economie. Daarom richten wij onze koers op Healty Urban Living."

"We willen werken aan een regio die voor alle bewoners zowel werk als een hoge kwaliteit van leven biedt, met gezonde mensen, een duurzame leefomgeving en een innovatieve economie. Om dat voor elkaar te krijgen, kiest de regio ook voor Groen, Gezond en Slim als richtinggevend motief voor zijn ruimtelijk-economische koers. … Groen, Gezond, Slim: die begrippen staan niet op zichzelf. Ze gaan hand in hand. Juist de combinatie kan richting geven. Daarom gaan we in het vervolg van deze ruimtelijk-economische koers op zoek naar de manier hoe deze begrippen elkaar kunnen versterken. We richten de focus daarbij op de regio als een ontmoetingsplaats voor Healthy Urban Living: gezond stedelijk leven. (bron: Ruimtelijk-economische koers U10)

De regio Utrecht streeft naar een volledig inzetbare beroepsbevolking. Alle mensen die kunnen en willen werken, hebben de vaardigheden om duurzaam werk te vinden op de arbeidsmarkt. Op dit moment is sprake van een mismatch. De regio kent forse personeelstekorten in meerdere sectoren. Tegelijkertijd wordt het aanwezige talent niet volledig benut. De vaardigheden van veel werkzoekenden sluiten nog niet aan op de vraag (bron: Concept Regionale Economische Agenda).

De regio U16 gaat daarbij uit van de volgende uitgangspunten:
- Wij streven ernaar dat de werkgelegenheid in de stad en regio meegroeit met de beroepsbevolking in de stad en regio. De sterke bevolkingsgroei vraagt om een groeiend aanbod van werkgelegenheid.
- De stad en de regio streven naar een toekomstbestendige voorraad van werklocaties, die aansluit op de werkgelegenheidsbehoefte en de bijbehorende ontwikkelkracht voor bedrijfsinvesteringen, passend bij de strategische agenda van stad en regio.

Daarbij worden de volgende ruimtelijke principes gehanteerd:
- We zetten in op verdichten, in het bijzonder op knooppunten.
- We vinden functiemenging van belang. Hierbij bedoelen we het mengen van wonen, werken en voorzieningen.
- We stimuleren de groei, behoud en vestiging van onze prioritaire marktgroepen/sectoren. Voor de stad Utrecht zijn dit 'gezondheid, bouw & energietransitie en digitaal', voor de U16 wordt in de REA/Ruimtelijk Economische Koers U10 ingezet op een 'toekomstgerichte leefomgeving (groen), gezondheid (gezond) en digitalisering (slim)'.
- We beschermen ons landschap en groen en willen de mobiliteitsvraag beperken.
- We willen goede (compacte) winkelvoorzieningen in de nabijheid van de inwoners.

1.3 Methodologie

In onderstaande tabel hebben we een overzicht gemaakt van de systematiek waarmee we de vraagramingen per type werklocatie hebben berekend. Door de confrontatie van vraag en (plan)aanbod is per segment de benodigde extra ruimteclaim weergegeven in paragraaf 2.5 van het rapport. In bijlage A wordt methodiek en resultaten van de behoefteramingen uitgebreid toegelicht.

Werklocatie	Methode vraagraming
Kantoorruimte	We berekenen de uitbreidingsvraag en daarmee de totale voorraad in gebruik tot en met 2040, uitgaande van de ontwikkeling van werkgelegenheid, aandeel kantoorbanen en kantoorquotiënt (aantal m2 vvo per werkzame persoon). De methodiek is vergelijkbaar aan de raming van het provinciale kantorenonderzoek, uitgangspunten actualiseren we en maken we specifiek voor de regio U16 en stad Utrecht. Zo rekenen we bijvoorbeeld ook een scenario voor intensief ruimtegebruik door, met een snellere daling van het kantoorquotiënt. Daarnaast hebben we een realistische inschatting gemaakt van de mogelijke vervanging van kantoorruimte, als gevolg van onttrekkingen (sloop/transformatie) voor zowel de regio U16 als stad Utrecht.
Bedrijventerreinen	Voor de berekening van de uitbreidingsvraag naar bedrijventerrein sluiten we aan bij de analyses en methodiek van de meest recente prognose van de provincie Utrecht. Op basis van deze analyse hebben we een vertaling op maat gemaakt voor de regio U16. Door te rekenen met moderne terreinquotiënten komen we tot realistische scenario's voor verdichten en/of intensief ruimtegebruik voor de gemeenten in de regio U16.

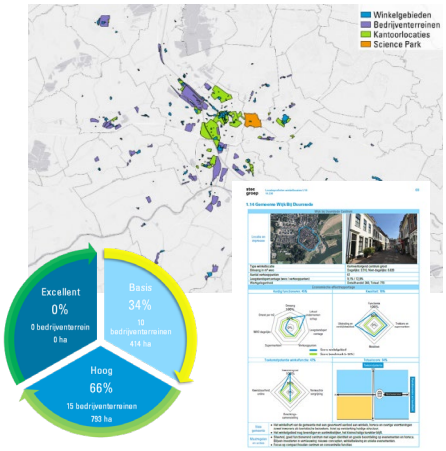
Detailhandel	Met behulp van een actueel distributieplanologisch onderzoek berekenen we de uitbreidingsruimte voor dagelijks en niet-dagelijkse voorzieningen. Met behulp van actuele koopstromen hebben we indicatief per subregio en voor branches de uitbreidingsruimte berekenen. We beoordelen vervolgens per type winkelgebied het handelingsperspectief en geven met behulp van een bandbreedte inzicht in de haalbare marktconforme omvang. Dit is de basis voor de bepaling van de vraag.
Wetenschap	De vraag naar wetenschappelijke bedrijvigheid ramen we op een vergelijkbare methode als de vraag naar kantoorruimte, waarbij we expliciet de jaarlijkse groei (van banen) en metrages (quotiënt) doorrekenen. Hierbij maken we zoveel mogelijk gebruik van bestaande prognoses voor life sciences, health en duurzaamheid (BCI, 2019). Wetenschappelijke bedrijvigheid groeit vaak bovengemiddeld. Zo komen we tot een zo realistisch mogelijke inschatting van de uitbreidingsvraag.

Gemengde gebieden	
Informele bedrijfsruimte	De ruimtebehoefte voor informele werklocaties is berekend met dezelfde methodiek als voor de bedrijventerreinen (werkgelegenheid x locatievoorkeur x gemiddeld ruimtegebruik). Deze berekening maken we op het totaalniveau van de regio U16. Het gaat om een te beperkte groep aan bedrijven om gedegen en onderbouwde uitspraken te kunnen doen over de ontwikkeling per sector.
Werken vanuit de woning	Naast werkzame personen op werklocaties in segmenten zoals kantoorruimte, bedrijfsruimte en winkelruimte, zijn er ook werkzame personen en bedrijfsvestigingen geregistreerd in woningen. Om een realistische inschatting te maken van het aantal werkzame personen in woningen in 2040 is een koppeling gemaakt tussen de woonfunctie (Basisregistratie Adressen en Gebouwen, BAG) en het aantal banen (Provinciaal Arbeidsplaatsen Register, PAR). Daarbij is gerekend met een scenario waarin het aandeel van banen in de woning gelijk blijft in de regio U16 en een scenario waarin het aandeel van banen toeneemt, gelijk aan de groei in de laatste vijf jaar.

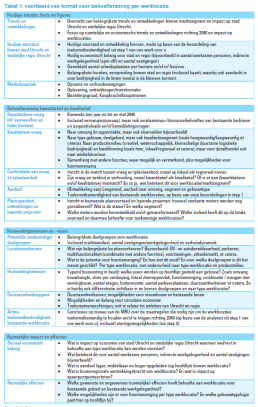
Bron: Stec Groep, 2020

Figuur 5: aanpak onderzoek toekomstbestendige werklocaties regio U16

1. beoordeling werklocaties



2. behoefte werklocaties en gemengde gebieden



3. advies en rapport



Bron: Stec Groep, 2020

1.4 Leeswijzer

Het volgende hoofdstuk gaat in op de kwantitatieve en kwalitatieve ruimteclaim van de werklocaties en gemengde gebieden. Daarbij wordt ook het toekomstig aantal banen geanalyseerd. In hoofdstuk 3 leest u onze belangrijkste (beleids)adviezen, als randvoorwaarden voor toekomstbestendige werklocaties. Hoofdstuk 4 gaat in op het instrumentarium dat u als gemeenten en regio kan inzetten voor realisatie. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op leidende ruimtelijke principes en uitvoeringsarrangementen. In de bijlagen van dit rapport vindt u de behoefteramingen voor de werklocaties en gemengde gebieden en de ontwikkelrichtingen voor bedrijventerreinen en kantoorlocaties. Als separaat document zijn de factsheets met beoordeling van de werklocaties (kantoorlocaties, winkelgebieden en bedrijventerreinen, inclusief NEER-analyses) opgenomen.

2 Ruimte voor toekomstbestendige werklocaties

2.1 Hoe kunnen U16 en stad Utrecht werkgelegenheid faciliteren binnen uitgangspunten van de Ruimtelijk-Economische Koers en (Concept) Ruimtelijke Economische Agenda (REA)?

Van alle stedelijke regio's in Nederland groeit de Utrechtse regio het hardst. Dit gaat gepaard met miljardeninvesteringen, maar plaatst de regio ook voor de opgave om de gezondheid van het leefklimaat te bewaken en de groeiende gezondheidsverschillen niet te laten oplopen. De Utrechtse regio wil niet alleen de economische ranglijsten aanvoeren, maar ook hoog scoren op brede welvaart : beschikbaarheid en toegankelijkheid van sociale relaties, gezondheid, cultuur, maatschappelijke betrokkenheid en duurzaamheid voor iedereen.

De U16 wil een regio zijn die voor alle bewoners zowel werk als een hoge kwaliteit van leven biedt, met gezonde mensen, een duurzame leefomgeving en een innovatieve economie. Om dat voor elkaar te krijgen, kiest de regio voor Groen, Gezond en Slim als richtinggevend motief voor haar ruimtelijk-economische koers. De focus ligt daarbij op de regio als ontmoetingsplaats voor gezond stedelijk leven[7].

Maatschappelijke opgaven staan niet los van opgaven in de ruimtelijke economie. In haar beleid streeft de regio er naar dat de werkgelegenheid meegroeit met de beroepsbevolking, waarbij focus ligt op groeisectoren (of markgroepen)[8] die goed aansluiten bij de ambitie voor Gezond Stedelijk Leven[9]. Daarbij wordt gestreefd naar een toekomstbestendige voorraad van werklocaties, die aansluit op de werkgelegenheidsbehoefte ('werken voor iedereen') en de ontwikkelkracht voor bedrijfsinvesteringen. Ruimtelijke principes die daarbij worden gehanteerd zijn onder meer functiemenging (mengen van wonen, werken en voorzieningen), verdichten van functies naar meer werkzame personen per m^2, beperken van mobiliteit, behoud van groen en zo energiezuinig mogelijk. Alle werklocaties dragen bij aan deze uitgangspunten.

Van belang is om toekomstige werklocaties adaptief te programmeren, om zo slim te kunnen inspelen op onzekerheden en kansen. Dit vraagt om frequent monitoren van werklocaties (ontwikkeling banen, voorraad, verhuisbewegingen, leegstand et cetera) en vinger aan de pols houden, zodat tijdig kan worden ingespeeld op veranderingen.

2.2 Welke effecten hebben beleidsuitgangspunten U16 en stad Utrecht voor toekomstbestendige werklocaties?

De U16 kiest voor een gericht profiel dat aansluit bij toekomstige trends en groeisectoren passend bij Gezond Stedelijk Leven. Daarvoor wordt er in de U16 (Ruimtelijk-economische koers U10), maar ook in de

[7] Bron: Ruimtelijk-economische koers U10
[8] Voor de stad Utrecht zijn dit 'gezondheid, bouw & energietransitie en digitaal', voor de U16 wordt in de REA/Ruimtelijk Economische Koers U10 ingezet op een 'toekomstgerichte leefomgeving (groen), gezondheid (gezond) en digitalisering (slim)'.
[9] Bron: Ruimtelijk Economische Agenda (REA)

Uitgangspunten voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 gekoerst op markgroepen/sectoren waar stad en regio zich op richten. Wat betekent dit voor het profiel van toekomstbestendige werklocaties?

Toekomstgerichte leefomgeving (groen): een circulaire economie in een groene omgeving

Energietransitie: energiebesparing, opwekking, vergroenen en biodiversiteit
Bedrijventerreinen zijn goed voor ruim 20% van het Nederlandse energieverbruik per jaar. Tegelijkertijd spelen bedrijventerreinen nog geen belangrijke rol in duurzame energieopwekking. Op een duurzame, circulaire werklocatie wordt per activiteit zo min mogelijk energie verbruikt, omdat processen zijn geoptimaliseerd en omdat het vastgoed goed is geïsoleerd. Daarnaast wordt zoveel mogelijk energie lokaal en duurzaam opgewekt, bijvoorbeeld door zonnepanelen op daken of windmolens, maar ook bijvoorbeeld door 'restenergie' van andere bedrijven in het gebied te hergebruiken. Met grote dakoppervlakken kunnen bedrijventerreinen energie-opwekkers zijn. Het vergroenen van daken en parkeerplaatsen helpt om wateroverlast bij piekbuien te verminderen (hittestress, klimaatadaptie), draagt bij aan de biodiversiteit en maakt van bedrijventerreinen een comfortabelere werkomgeving. Mede op die manier wordt geïnvesteerd in een circulaire economie, naast dat alle bedrijven in het gebied op regionaal niveau samenwerken om productketens zoveel mogelijk te 'sluiten' (circulair i.p.v. lineair).

Toekomstbestendige werklocaties worden zo intensief mogelijk benut (in combinatie met smart mobility)
Intensief ruimtegebruik van werklocaties sluit goed aan bij een toekomstgerichte leefomgeving, bijvoorbeeld door in de hoogte te bouwen en een alternatief te bieden voor autoverkeer (optimaliseren van ov-bereikbaarheid van werklocaties, met name ook op bedrijventerreinen), zodat ruimte die nu wordt benut voor parkeren beter kan worden gebruikt. Deloitte[10] becijfert dat in 2040 naar schatting 40% minder parkeerplaatsen nodig zijn, door opkomst van gedeelde en zelfrijdende auto's. Stel dat dit uitkomt, dan heeft dit aanzienlijke impact op de benutting van werklocaties. Vrijgekomen parkeerplaatsen kunnen mogelijk worden ingezet voor efficiëntere terreinbenutting (eventueel verplaatsen van vestigingen, via kavelruil), woningbouw op geschikte plekken of het plaatsen van groen.

Multi- en synchromodale bereikbaarheid steeds belangrijker
Bereikbaarheid over de weg blijft een locatiecriterium, maar het belang van multi- en synchromodale oplossingen neemt verder toe: barge, rail en buis. Ook vervoer over water naar een centraal verzamel- en/of verwerkingspunt is vaak een reëel alternatief, bijvoorbeeld voor kunststoffen (recycling van plastics, waste-to-plastic-productie), agrifood (biovergisting en –raffinage, waste-to-chemical-productie) en consumptiegoederen (kartons, luiers, plastic verpakkingen, autobanden, et cetera). Ook voor bouwlogistiek en stadsdistributie ('last mile') bestaan innovatieve mogelijkheden over het water.

Behoud van voldoende (uitbreidings)ruimte voor niet-mengbare bedrijven
Belangrijk is om voldoende ruimte te behouden op formele bedrijventerreinen voor niet-mengbare bedrijvigheid. Uit recent onderzoek op bedrijventerreinen in de MRA en provincie Zuid-Holland blijkt dat gemiddeld circa 10% van het bestaand ruimtebeslag op bedrijventerreinen goed en zonder problemen gemengd kan worden met wonen. Voor de U16 betekent dit een areaal van circa 170 hectare netto. Deze groep bedrijfsruimtegebruikers staat hier ook positief tegenover. Uit deze analyse blijkt ook dat, op basis van onder meer milieuhindercategorie, bedrijfsactiviteit en vervoersbewegingen, circa 60 tot 70% van het bestaand ruimtebeslag op bedrijventerreinen in principe (theoretisch) vermengd kan worden met wonen. Alleen blijkt in praktijk dat een groot deel van de bedrijfsruimtegebruikers hier nog geen direct voorkeur voor heeft. We verwachten dat in 2040, als gevolg van technologische ontwikkelingen, een groter aandeel bedrijven te mengen is.

Keten van werklocaties in de regio nodig voor circulaire kringloop
Juist binnen de circulaire economie en maakindustrie spelen ook de niet- of moeilijk mengbare – bedrijven ook een belangrijke rol. Naast ruimte voor lokaal MKB is er meer ruimtevraag vanuit industrie (recycling, nieuwe grootschalige productie/fabricage) en logistiek (bijvoorbeeld voor transport van reststromen en

[10] Deloitte, 'State of the State onderzoek. Ruimtewinst in de stad door smart mobility, 40% minder parkeerplaatsen in 2040' (2017).

stadsdistributie) met vaak hogere milieucategorieën (3.2 en hoger). Bedrijventerreinen, zowel lokale modern-gemengde bedrijventerreinen of functionele werkmilieus (voor onderhoud, reparatie hergebruik en productie), als grotere regionale bedrijventerreinen (met ruime kavels en hogere milieuhindercategorieën voor recycling en distributie) zijn binnen de circulaire economie (en maakindustrie) belangrijke ruimtelijke schakels. Daarnaast is er behoefte aan ruimte voor (creatieve) bedrijven die zich met circulair bezighouden in experimenteerruimte en kantoorachtige ruimte ('brains'). Zelden is een individueel bedrijventerrein honderd procent circulair. Vaak is een keten van bedrijventerreinen nodig op regionaal of een hoger schaalniveau voor matchmaking en het kunnen sluiten van circulaire kringlopen. Circulair (ver)bouwen en slopen kent een sterke regionale focus en levert toegevoegde waarde en werkgelegenheid op.

Gezondheid (gezond): een gezonde economie en een gezonde bevolking

Gezonde en duurzame werkomgeving: knooppuntlocaties met mix van wonen, werken en verblijven
Een gezonde en duurzame werkomgeving wordt steeds belangrijker voor bedrijven en organisaties. De jongere generaties en in het bijzonder gewild 'talent' stellen bovendien ook zelf andere eisen aan hun werkomgeving. De laatste jaren vindt er dan ook een verschuiving plaats. Onpersoonlijke, monofunctionele, grijze (kantoor)locaties buiten de stad raken uit de mode bij hippe bedrijven, terwijl multifunctionele, groene locaties met een goede OV- en fietsbereikbaarheid steeds aantrekkelijker worden. Om talent te behouden en aan te trekken, en om de bedrijven die talent zoeken aan te trekken, is het belangrijk om op de meest aantrekkelijke locaties voldoende ruimte voor werken te bieden. Ook bedrijven op bedrijventerreinen zoeken naar een manier om hun talent een prettige en uitdagende werkomgeving te bieden. De vraag naar locaties die bijdragen aan ambities rond 'gezond' en 'duurzaam' steeds verder toe. Een aantrekkelijke, groene werkomgeving is van belang voor het aantrekken en behouden van personeel, maar draagt ook tevens bij aan klimaatadaptatie (hittestress) en vergroten van de biodiversiteit. Zo kan hittestress op bedrijventerreinen leiden tot wel 50% afname van de productiviteit op de werkvloer. Werken op hete dagen kan erg zwaar zijn (met zelfs ziekteverzuim tot gevolg).

Duurzame, gezonde gebouwen en omgeving worden de norm
Naast locatie is ook de kwaliteit van het gebouw en de omgeving van belang. Duurzame, gezonde gebouwen (en omgeving) zijn steeds meer de norm. Dit zijn de plekken waar mensen willen verblijven. Hoe ervaren mensen een ruimte? Waardoor wordt de werkomgeving comfortabeler? En hoe kunnen prettige inrichtingselementen van gebouw en omgeving daarbij helpen? Tevreden personeel is belangrijk voor een werkgever, maar ook om als bedrijf talentvolle werknemers aan je te kunnen (blijven) binden. Minder ziekteverzuim en een productievere werkomgeving is voor zowel werkgever als werknemer belangrijk. Gebouwen en gebieden die op deze trend inspelen, zijn toekomstgericht. Concreet betekent dit ook dat toekomstige werklocatie veel meer is dan een kavel waar een gebouw op kan worden ontwikkeld, het gaat om een multifunctionele setting met zowel binnen als buiten de gebouwen voldoende groen.

Naar een regionaal innovatiemilieu voor life sciences, health en duurzaamheid
Om een internationaal erkende regio voor life sciences, health, gezondheid en duurzaamheid (toekomstbeeld #1 uit Ruimtelijk Economische Koers U10) te worden (of te blijven), moet het Utrecht Science Park (USP) zoeken naar meer aansluiting met de regionale economie (bron: Royal Haskoning, 2016). Daarvoor is meer samenwerking in en met de regio van belang. Met de (her)ontwikkeling en uitbreiding met USP Bilthoven en de Schapenweide (voor lichte productie-, ontwikkeling- en quality control activiteiten) is er extra uitbreidingsruimte voor life sciences en health bedrijven. Maar, om aan het toekomstbeeld te voldoen, moet tijdig worden ingespeeld op een tekort aan ruimte. Gelet op de mate van de (veronderstelde) interactie met het USP is het gunstiger als ontwikkelingsclusters (toegepaste R&D en ontwikkeling van producten op basis van de resultaten van fundamenteel onderzoek) op een niet al te grote afstand van het science park zijn gelegen (bijvoorbeeld in aangrenzende gemeenten). Ook verdichten van het USP is een realistisch scenario. Voor testclusters (laboratoria, proeffabrieken en dergelijke) kan die afstand groter zijn, maar is ligging binnen de U16 wel aan de orde.

Digitalisering (slim): nieuwe verbindingen van kennis en business

Digitale infrastructuur op bedrijventerreinen belangrijk: ook voor circulaire ambities
Het belang van digitalisering in een bedrijf is afhankelijk van de rol die automatisering speelt in het bedrijfsproces, zoals robots, 3D-printing en cloudcomputing. Voor steeds meer bedrijven is dit geen keuze, maar absolute noodzaak om competitief te zijn. 'Achterblijvers' kunnen door de koplopers worden geprikkeld om mee te innoveren. De energietransitie en circulaire economie wakkeren de digitale honger op bedrijventerreinen verder aan. Willen circulaire businessmodellen slagen, dan moet informatie over producten en componenten inzichtelijk zijn en kunnen worden gedeeld. Digitalisering biedt die mogelijkheden.

Automatisering aan industriële processen basis voor hightech maakindustrie
Smart industry is de koppeling van automatisering en gegevensuitwisseling aan industriële productie via slimme sensoren, big data, internet of things, automatisering/robots et cetera. Bestaande producten en processen worden hierdoor slimmer en efficiënter. Er ontstaan nieuwe producten, diensten en processen. Samenwerking tussen bedrijven in de (high tech) waardeketen wordt belangrijker om innovatief en concurrerend te blijven. Op locatieniveau leidt dit onder andere tot het delen van bedrijfsgebouwen, voorzieningen en faciliteiten, wat ook past bij de ambities voor zorgvuldig ruimtegebruik en collectief en circulair bouwen. Er zit meerwaarde in fysieke clustering van partijen in de keten, om zo faciliteiten en kennis te delen. Er ontstaan ook andere typen ruimtevraag zoals naar fieldlabs, test- en experimenteeromgevingen en proeffabrieken. Werklocaties die hier nu al op anticiperen scoren veelal bovengemiddeld in de NEER-analyse (zie ook factsheet bestaand voorraad werklocaties U16).

Digitalisering vergroot belang van uitstekende bereikbare en multifunctionale locatie
Veel toepassingen zorgen er voor dat een werknemer niet meer fysiek aanwezig hoeft te zijn om activiteiten uit te voeren. Mede hierdoor neemt de behoefte aan traditionele kantoorruimte en -locaties steeds meer af. Als gevolg van onder meer technologische ontwikkelingen (digitalisering), gelimiteerde tijd (en daarmee voorkeur voor mix van functies en ontzorging) en het feit dat het welzijn van werknemers steeds belangrijker (zie gezondheid, hierboven) gaan kantoorhoudende organisaties steeds meer nadenken over hun locatievoorkeur. De nabijheid van openbaar vervoer, toegang tot een ruime arbeidsmarkt en een goed leefklimaat voor werknemers worden daardoor steeds belangrijkere vestigingseisen voor eindgebruikers.

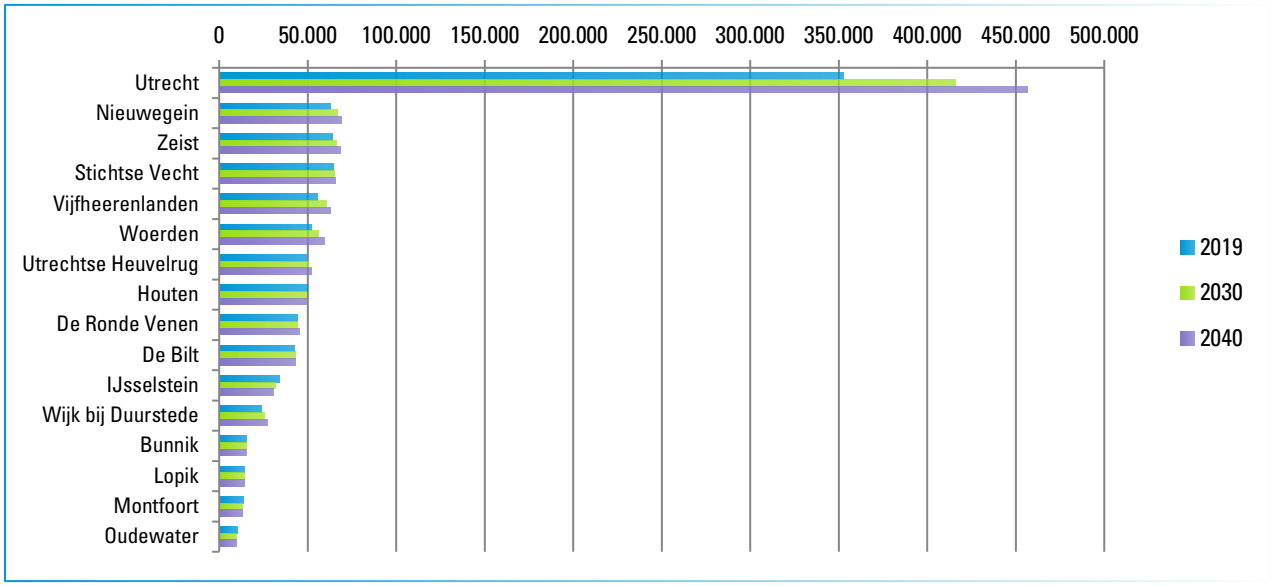
Belang van creatieve broedplaatsen neemt verder toe
Uit recente analyse van de creatieve sector (Bron: Bureau Buiten, 2019[11]) volgt dat de sector hard groeit en er een tekort aan ruimte beschikbaar is. Het huidige tekort is becijferd op 30.000 m^2, de inschattingen voor het tekort in de komende vijf jaar loopt uiteen van 80.000 tot 200.000 m^2 (bron: Bureau Buiten, 2019). Juist ook broedplaatsen voor de creatieve sector zijn voor de opkomst van de digitaliserering en kennisuitwisseling (experimenteerruimte) van belang. Een groot deel van het huidige aanbod van broedplaatsen is tijdelijk. Vaak gaat het om gebieden waar stadsontwikkeling komt en bestaande gebouwen in afwachting van nieuwe ontwikkelingen (sloop/ herinrichting) tijdelijk leeg staan. Creatieve makers worden vaak in zulke tijdelijke gebouwen neergezet, omdat ze weinig geld kosten en huurders ook weinig geld kunnen opbrengen (Bron: Bureau Buiten, 2019). Huisvestingseisen van doelgroepen binnen de creatieve sector lopen uiteen, maar betaalbaarheid speelt vaak een belangrijke rol.

[11] Mooi maken; Erfgoed en de kansen voor huisvesting van creatieve makers in de stedelijke regio Utrecht (2019)

2.3 Hoeveel extra banen zijn er nodig in 2040 in de regio U16 en stad Utrecht?

De regio U16 groeit tot en met 2040 naar verwachting met bijna 135.000 inwoners (bron: Primos, 2019). De stad Utrecht groeit hard, met circa 104.000 inwoners. Andere gemeenten groeien beperkt of krimpen licht (zie figuur hieronder).

Figuur 6: ontwikkeling aantal inwoners per gemeente in regio U16, 2019-2030-2040



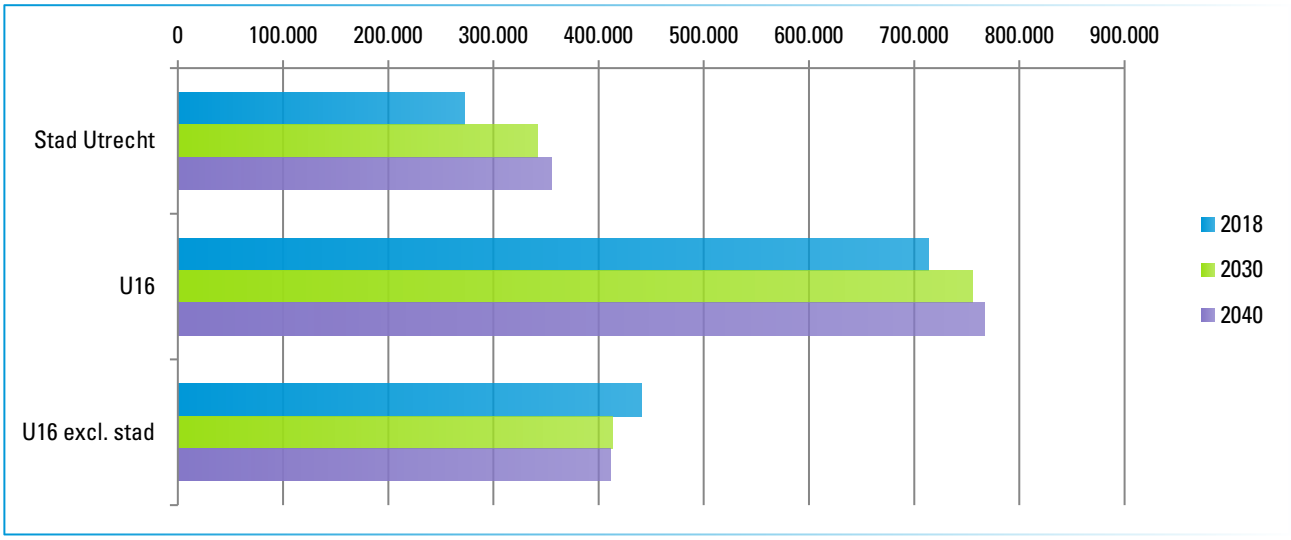
Bron: Primos, 2019

In het coalitieakkoord 'Ruimte voor Iedereen – Utrecht 2018-2022' staat de bestuurlijke ambitie opgenomen om het aantal banen in de stad te laten meegroeien met de stad. Voor de regio U16 als geheel is deze ambitie opgenomen in de (Concept) Regionale Economische Agenda (REA): naast een toename van het aantal inwoners, moet ook het aantal banen groeien. Concreet betekent dit dat de werkgelegenheid in de stad en regio moet meegroeien met de beroepsbevolking.

In de figuur hieronder is de prognose van het aantal inwoners tussen de 15 en 75 jaar (potentiële beroepsbevolking, uitgegaan van 'brede' categorie) in zowel de stad als regio U16 weergegeven. Hieruit volgt dat het aantal inwoners 15-75 jaar in de stad Utrecht in de periode tot en met 2040 met bijna 83.000 toeneemt. In de regio U16 (inclusief stad Utrecht) neemt het aantal inwoners tussen de 15 en 75 jaar met circa 53.000 toe. Dit betekent ook dat exclusief de stad Utrecht, in de regio U16 (stedelijke regio), de verwachting is dat het aantal inwoners 15-75 jaar in 2040 afneemt met iets minder dan 30.000 inwoners. Eerder concludeerden we dat in het merendeel van de gemeenten in de U16 het totale inwonertal wel groeit tot 2040. Hieruit concluderen we dat in de gemeenten in de stedelijke regio (U16 exclusief stad Utrecht) de vergrijzing eerder zichtbaar is, dan in de stad Utrecht. In de stad Utrecht groeit het aantal inwoners 15-75 jaar na 2030 overigens ook minder snel, ook hier wordt vergrijzing van de bevolking zichtbaar.

Het nastreven van deze ambitie heeft als gevolg dat de werkgelegenheid in de stad Utrecht met gemiddeld 1,7% per jaar zal moeten groeien tot 2030, uitgaande van de gemeentelijke bevolkingsprognose (2018). Voor de periode 2030-2040 moet het aantal banen groeien met circa 0,4% per jaar. Zo blijft de huidige werkgelegenheidsfunctie van de stad (circa 0,94 baan per inwoner tussen 15 en 75 jaar) behouden. Voor de stad Utrecht betekent dit dat kan worden gerekend met in totaal circa 70.000 extra arbeidsplaatsen (=banen) in 2040. Dit aantal hanteren we ook als uitgangspunt voor de behoefteramingen in dit rapport.

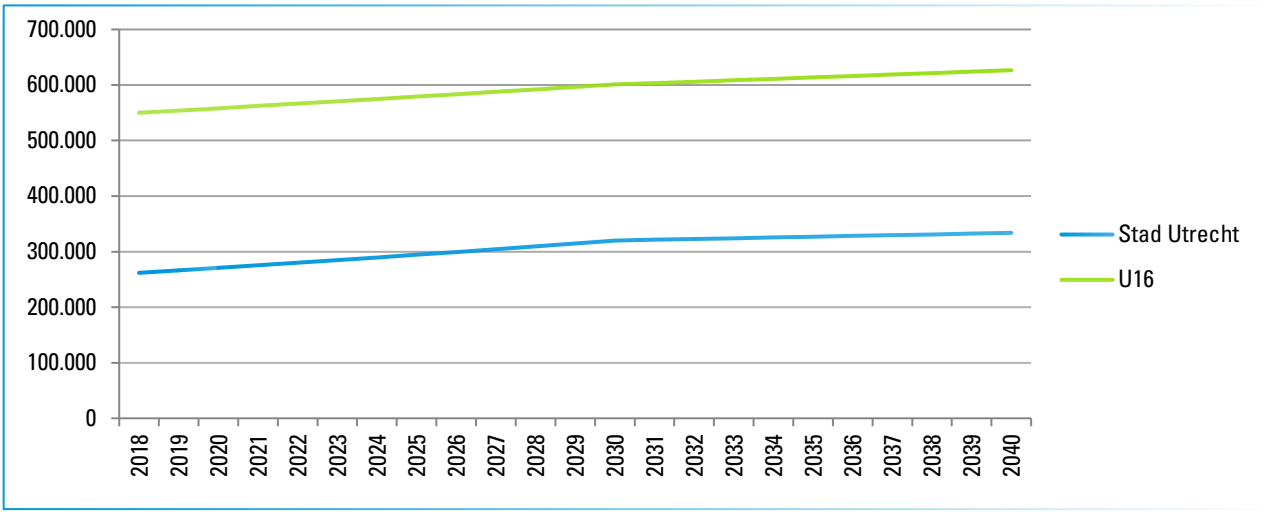
Figuur 7: prognose aantal inwoners 15-75 jaar in 2030 en 2040



Bron: gemeente Utrecht, 2019; Primos, 2019; Bewerking: Stec Groep, 2019;

Voor de U16 (inclusief stad Utrecht) betekent het behoud van voldoende banen om in de groei van de potentiele beroepsbevolking te voorzien, dat de werkgelegenheid tot 2030 jaarlijks met circa 0,6% zal moeten groeien. In de periode 2030-2040 moet het aantal banen jaarlijks met 0,2% groeien om de huidige werkgelegenheidsfunctie (circa 0,76 baan per inwoner tussen 15 en 75 jaar) van de regio te behouden. Wanneer we voor de regio U16 (inclusief stad Utrecht) het WLO Hoog scenario van PBL/CPB hanteren als uitgangspunt voor de groei van de regionale werkgelegenheid, dan volgt hieruit een jaarlijkse groei van het aantal banen met circa 0,7% per jaar tot en met 2030 en een groei van 0,4% voor de periode 2030-2040. Het WLO Hoog scenario is een langjarige macro-economische prognose en sluit goed aan bij de ontwikkeling van het aantal banen in de regio in de laatste vijf tot tien jaar. Dit maakt dat we dit scenario hanteren als uitgangspunt voor de behoefteramingen voor de regio U16 (inclusief stad Utrecht). Hieruit volgt dat in de regio U16 iets minder dan 80.000 extra arbeidsplaatsen[12] nodig zijn in 2040.

Figuur 8: prognose werkgelegenheid in stad Utrecht en U16 t/m 2040



Bron: PBL/CPB WLO-scenario's 2015; Stec Groep, 2019; Bewerking: Stec Groep, 2019

[12] Op basis van WLO Hoog scenario zijn er in 2030 circa 77.000 extra banen nodig in de U16

Tabel 1: ontwikkeling inwoners 15-75 jaar en werkgelegenheid t/m 2040 in stad Utrecht en U16

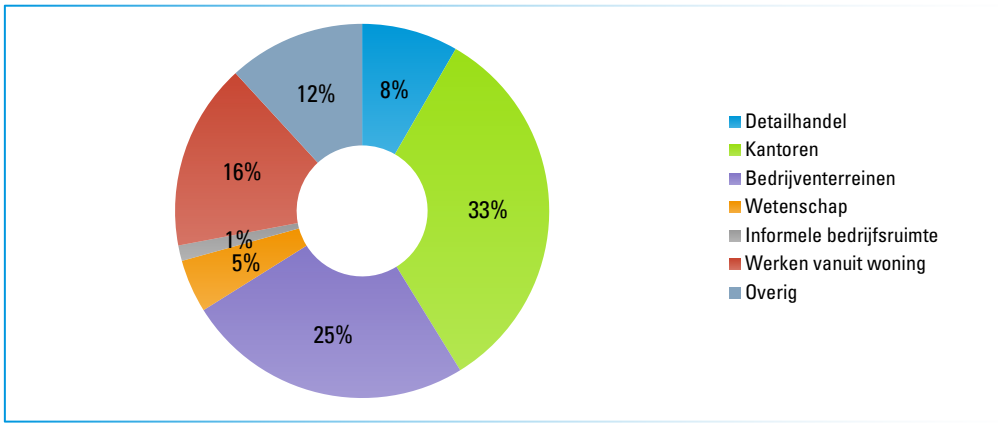
	Stad Utrecht Inwoners 15-75	Werkgelegenheid (aantal banen)	%	U16 Inwoners 15-75	Werkgelegenheid (aantal banen)	%
2017	268.484	251.328	93,6%	713.213	534.834	76,0%
2018	272.267	261.893	96,2%	713.213	550.007	77,1%
2030	342.008	320.154	93,6%	755.218	600.885	79,6%
2040	354.905	332.227	93,6%	766.489	626.605	81,7%

Bron: PBL/CPB WLO-scenario's 2015; Primos, 2019; Stec Groep, 2019; Bewerking: Stec Groep, 2019

2.4 Hoe zijn de banen nu verdeeld over de werklocaties en gemengde gebieden?

In de figuur hieronder staat het overzicht van het totaal aandeel in huidig aantal banen per werklocatie en voor de gemengde gebieden (informele bedrijfsruimte, werken vanuit de woning en overige). Hieruit volgt dat de gemengde gebieden goed zijn voor bijna 30% van het totaal aantal banen. In kantoorruimte en op bedrijventerreinen werkt bijna 60% van alle werkzame personen in de regio U16.

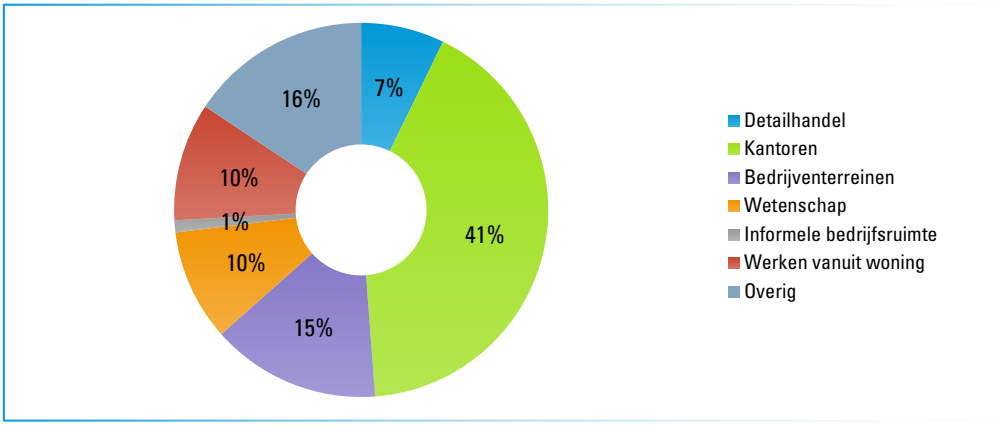
Figuur 9: aantal banen naar type werklocatie in U16 (incl stad Utrecht) in 2018



Bron: PAR, 2019; Bewerking: Stec Groep, 2020

In vergelijking met de stad Utrecht valt op dat het aandeel kantoorbanen in de stad hoger ligt, terwijl het aandeel banen op bedrijventerreinen in de stad relatief lager is dan in de regio als totaal. In de stad ligt bovendien het aantal banen 'werken vanuit de woning' relatief lager dan in de regio. Hier staat tegenover dat de stad een aandeel heeft van circa 40% binnen het totaal aantal banen (absolute aantallen) vanuit de woning in de regio (niet in figuur).

Figuur 10: aantal banen naar type werklocatie in stad Utrecht in 2018



Bron: PAR, 2019; Bewerking: Stec Groep, 2020

2.5 Wat is de ruimteclaim van werklocaties en gemengde gebieden in 2040?

De groei van de werkgelegenheid vraagt in de stad en regio om extra ruimte op bestaande en nieuwe werklocaties en in gemengde gebieden. Uitgangspunt van de regio is om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zoveel mogelijk te concentreren bij goed bereikbare OV-knooppuntlocaties. Ook het verdichten en intensief benutten van bestaande werklocaties is hierbij een belangrijke ambitie. De programmering van werklocaties moet aansluiten bij de huisvestingswensen en locatie-eisen van de belangrijke groeisectoren (of marktgroepen) van de regio en stad, passend bij de ambitie van Gezond Stedelijk Leven. Uit de kwantitatieve en kwalitatieve behoefteraming (beleidsneutraal) volgt onderstaande ruimteclaim per segment:

- Maximaal 216 hectare netto te programmeren voor nieuwe bedrijventerreinen tot en met 2040 (beleidsneutraal scenario) in de regio U16. Voldoende ruimte behouden op terreinen met een bovengemiddelde Next Economy potentie (zie NEER-analyse), die hoog scoren op mogelijkheden voor circulariteit (op deze locaties niet mengen met wonen). Door actief in te zetten op verdichten kan ruimteclaim fors afnemen (naar circa 145 hectare tot en met 2040, exclusief bestaand uitgeefbaar aanbod van circa 86 hectare netto).

Totale vraag t/m 2040	Uitgeefbaar (hard) aanbod	Behoefte t/m 2040
302 hectare netto (scenario 1)	86 hectare netto	216 hectare netto
231 hectare netto (scenario 2)		145 hectare netto
162 hectare netto (scenario 3)		76 hectare netto

- In de stad Utrecht is behoefte aan toevoeging van nieuwe kantoorruimte. De focus voor toevoeging van nieuwe meters ligt op multifunctionele knooppuntlocaties (Utrecht Centraal en Leidsche Rijn Centrum) met uitstekende OV-bereikbaarheid. Ook multifunctionele locaties waarbij in korte tijd en hoogfrequent per hoogwaardig openbaar vervoer (sneltram) een treinstation (bij voorkeur Utrecht Centraal) te bereiken is (zoals de locatie Galgenwaard), zijn aantrekkelijke alternatieven voor toevoeging van kantoormeters. De stad heeft, inclusief vervanging van toekomstige incourante meters, behoefte aan toevoeging van maximaal 725.000 m^2 vvo (circa 853.000 m^2 bvo) extra kantoorruimte (na confrontatie met bestaande plancapaciteit) tot en met 2040 (scenario 'basis'). Maar, ook voor kantoorruimte geldt dat meer intensief gebruik (minder m^2 per werkzame persoon), de ruimteclaim kan doen afnemen, naar circa 370.000 m^2 vvo (circa 453.000 m^2 bvo) tot en met 2040. In de stedelijke regio (U16 exclusief stad Utrecht) zijn er kwantitatief voldoende kantoormeters. Inzet is hier vooral het onttrekken van het overaanbod.

Totale vraag t/m 2040[13]	Plancapaciteit[14]	Behoefte t/m 2040
1.119.000 m^2 vvo (scenario 1)	394.000 m^2 vvo	725.000 m^2 vvo
764.000 m^2 vvo (scenario 2/3)		370.000 m^2 vvo

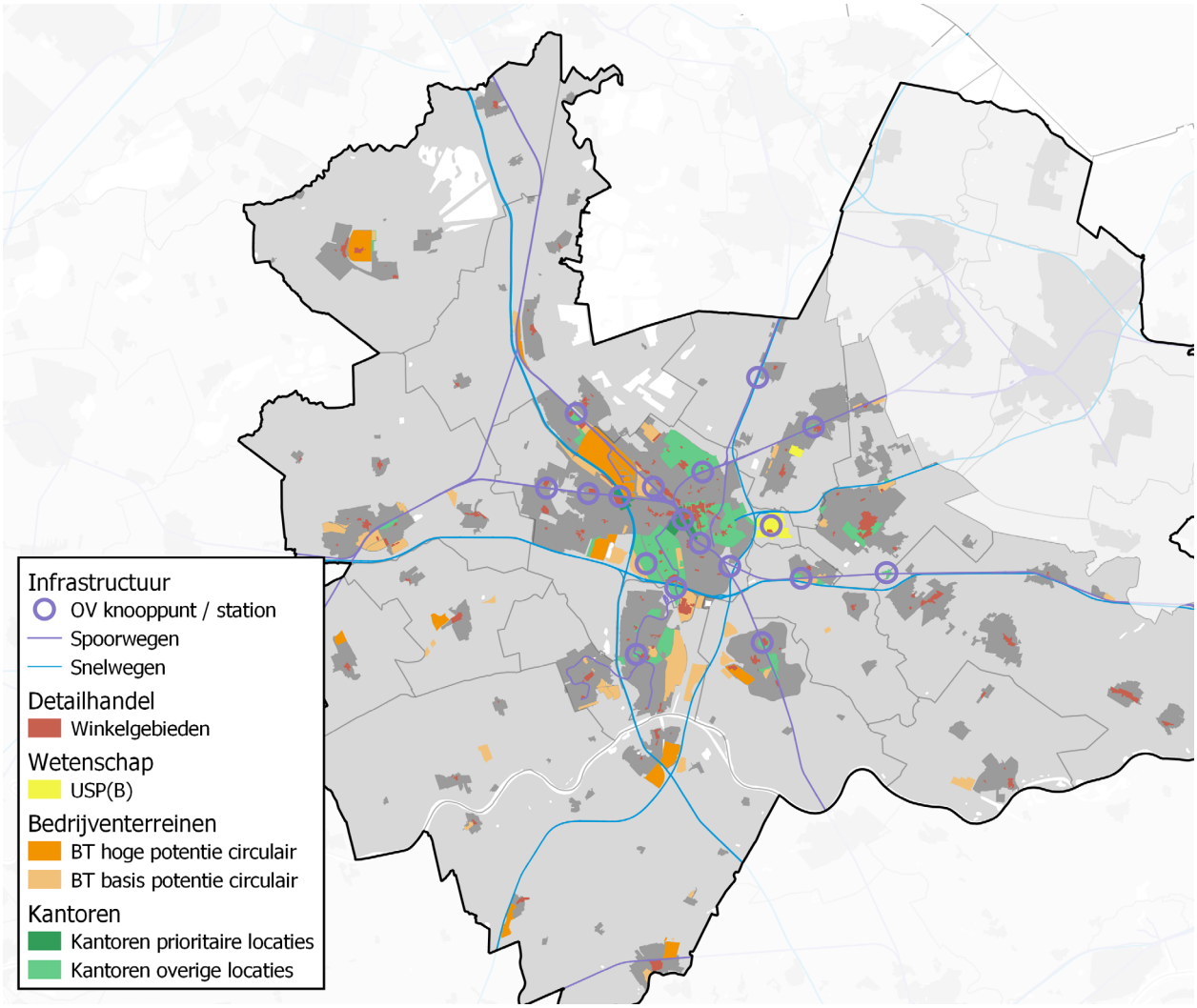
- Voor detailhandel is er alleen in een scenario waarin de groei van online bestedingen afremt, sprake van een aanvullende ruimteclaim op het niveau van de regio. In scenario's waarin de groei van online bestedingen doorzet (dit is de meest realistische verwachting), neemt de behoefte aan vierkante meters voor detailhandel in de regio met circa 70.000 tot maximaal bijna 190.000 m^2 wvo af. Dit betekent schrappen van winkelmeters in de regio en het meer compact maken van winkelcentra. We zien grote verschillen binnen de regio U16. Duidelijk zichtbaar is het contrast tussen de stad Utrecht en overige gemeenten in de regio. In de stad is in alle hoofdbranches binnen de detailhandel (in alle drie de scenario's) sprake van enige uitbreidingsvraag richting 2040. Deze uitbreidingsvraag komt grotendeels voort uit de verwachte inwonersgroei (+29% tot 2040) in combinatie met de goede uitgangspositie van de regionale centra in Utrecht (binnenstad Utrecht en Woonboulevard Utrecht) en trends onder consumenten.
- Ongeveer 30% van het totaal aantal banen bevindt zich in 2040 in gemengde gebieden (informele bedrijfsruimte, werken vanuit de woning en overige) in de regio U16. Dit is een toename van enkele

[13] Inclusief beoogde vervanging van incourante kantoorruimte in de stad Utrecht
[14] Uitgaande van de nog te realiseren en geplande kantoormeters in de stad Utrecht

procenten. Dit vraagt om maximaal circa 68.000 m² bvo aan ruimte voor (kleinschalige) bedrijfsruimte in de wijk of op solitaire locaties. Het aantal banen dat geregistreerd staat op een woning ('werken vanuit de woning') neemt met circa 12.000 tot 30.000 toe. In het maximale scenario is de jaarlijkse groei van banen in een woning in de periode 2014-2018 doorgetrokken tot en met 2040. Deze categorie bestaat voornamelijk uit ZZP'ers. Een deel van de deze categorie maakt gebruik van reguliere werklocaties (bijvoorbeeld kantoorruimte, ingehuurd door een organisatie). Ook wordt gewerkt in flexibele bedrijfsruimte- en kantoorconcepten, waarvan het aandeel in stad en regio verder zal groeien, naar circa 10 tot 20% van de totale voorraad. Deze categorie werkt veelal op verschillende locaties (denk ook aan bijvoorbeeld een schilder of klusbedrijf dat deels vanuit huis actief is). We verwachten overigens niet dat de toename van het 'werken vanuit de woning' vraagt om volledige andere eisen aan woningbouw. Momenteel werken immers ook al bijna 90.000 mensen vanuit een woning. Wel benadrukt dit ook vanuit economisch perspectief het belang van goede bereikbaarheid, met name per openbaar vervoer, van woongebieden.

- Wanneer de groei in banen in de life science, health en duurzaamheid groeit zoals de afgelopen periode (2014-2018), bedraagt de totale vraag alleen voor life sciences circa 96.000 m² tot en met 2030. De huidige marktverwachtingen zijn dat zowel op korte als (middel)lange termijn de groei van banen op USP hoger uitvallen dan uit de prognose volgt, ook omdat USP geen actieve acquisitie voert vanwege het actuele te kort aan vestigingscapaciteit. Dit betekent een kwantitatief én kwalitatief tekort aan uitbreidingsruimte. Het totale potentiële aanbod (kwantitatief) bedraagt nog circa 91.000 m² (bron: BCI, 2019). Het merendeel daarvan is op de locatie in Bilthoven (USP B). Op de 'Schapenweide' in Bilthoven komt circa 50.000 m² beschikbaar voor het USP voor life sciences R&D, laboratorium en testfaciliteiten, kleinschalige productie en life sciences kantoorfuncties. Het (toekomstige) meeste beschikbare aanbod op USP B, door het vertrek van RIVM naar Utrecht, is vanwege de specifieke bedrijfsinfrastructuur en milieuvergunning en in de visie van eigenaar van USP B met name geschikt voor bedrijven binnen het cluster van productie en R&D van vaccins en andere biologische geneesmiddelen. Voor de uitgifte op het USP B wordt daarom een restrictief beleid gevoerd ten aanzien van bedrijven, die deze voorzieningen niet nodig hebben. Om te kunnen voorzien in de snelle groei van R&D (fundamenteel onderzoek) is meer ruimte op het Utrecht Science Park nodig. Het verdichten van USP biedt hiervoor nog (beperkte) mogelijkheden, daarnaast moet worden gezocht naar uitbreidingslocaties in de directe nabijheid.

Figuur 11: overzicht van bestaande en prioritaire werklocaties in regio U16, inclusief infrastructuur

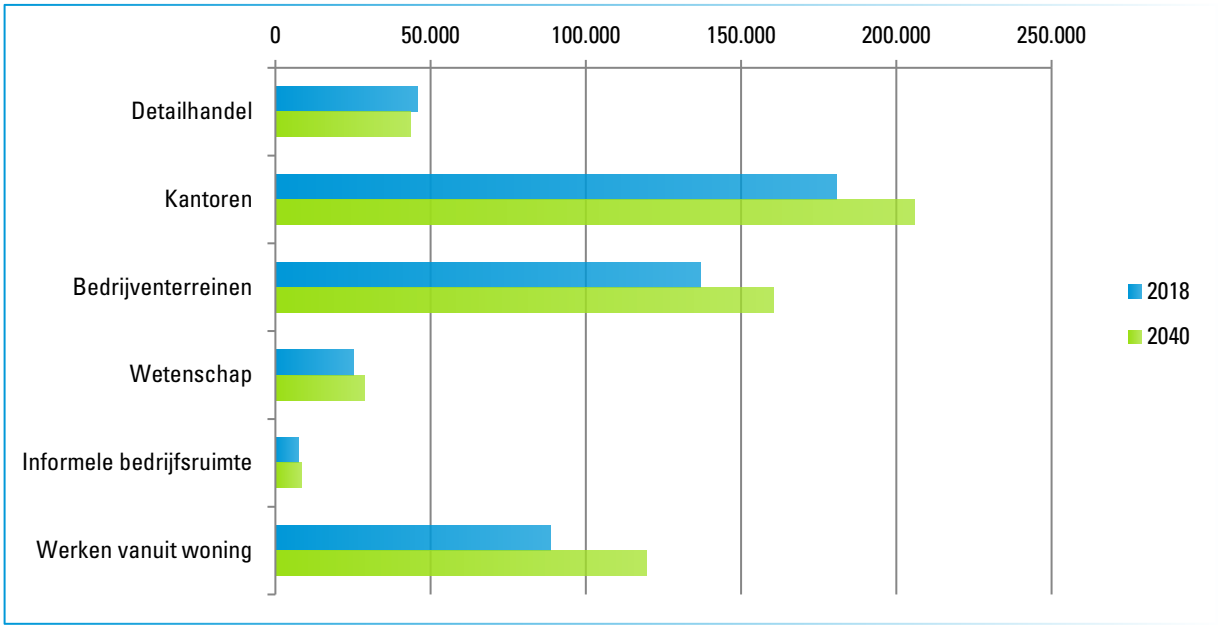


Kortom, voor nagenoeg elk type werklocatie is behoefte aan extra ruimte in de regio U16. Met name op knooppuntlocaties (voor vooral kantoorruimte) en op bedrijventerreinen ligt een flinke extra ruimteclaim. Tegelijkertijd concluderen we dat sterk inzetten op het verdichten en zo intensief mogelijk benutten van dit type werklocaties zorgt voor een flinke afname van de ruimteclaim. Bedrijventerreinen zijn belangrijk voor de economie. Dit vraagt ook om hogere milieucategorieën (>3.2) en/of grotere kavels. Dit type locatie is schaars in de regio. Daarnaast is behoefte aan het toevoegen van ruimte voor lokaal MKB in de gemeenten om de groei van lokale eindgebruikers te kunnen faciliteren. Voor onder meer de opkomst van de digitalisering is er behoefte aan multifunctionele knooppuntlocaties met naast kantoorruimte, een mix met wonen en voorzieningen. Meer mengen met wonen (en voorzieningen) is voor alle typen werklocaties een speerpunt, zonder dat dit bedrijven in de weg moet zitten. Op korte termijn speelt dit sterk in de stad, op (middel)lange termijn verwachten we dat dit meer en meer ook voor de overige gemeente in de regio zal op gaan. Zo werken in gemengde gebieden in 2040 circa 30% van het aantal werkzame personen. Dit betekent inzetten op meer mengen van functies, waaronder kleinschalige bedrijfsruimte in de wijk en op solitaire locaties. Daarnaast zal het aantal banen vanuit huis (de woning) naar verwachting ook in de toekomst doorgroeien.

2.6 Hoeveel extra banen per werklocatie en in gemengde gebieden realiseren?

Op basis van de prognoses voor de verschillende typen werklocaties (zie paragraaf 2.5) volgt een totale groei van aantal banen (uitgaande van de bovenkant van de bandbreedte[15]) van circa 82.000 banen in de U16 (zie figuur hieronder). Dat is meer dan het benodigde aantal banen om te voorzien in voldoende banen voor de potentiele beroepsbevolking.

Figuur 12: aantal banen naar type werklocatie in U16 (incl stad Utrecht) in 2018 en de verwachting voor 2040 (in maximaal scenario)[16]



Bron: Stec Groep, 2020

De groei van kantoorbanen (circa 25.000 extra banen), bedrijventerreinen (circa 24.000 extra banen) en 'werken vanuit de woning' (veelal ZZP'ers, circa 30.000 extra banen[17]) is in absolute aantallen het grootst. In de stad Utrecht groeit het aantal banen op werklocaties en in gemengde gebieden met circa 60.000 banen. Dat betekent dat de op overige (werk)locaties in de stad Utrecht, zoals solitaire locaties voor gezondheids- en welzijnszorg, onderwijs, horeca of leisure, het aantal banen met circa 10.000 banen moet toenemen, om te voorzien in de gewenste 70.000 banen in 2040. Dit lijkt gezien de groei van het aantal inwoners (en de daarbij behorende groei van gezondheidszorg, onderwijs, maar ook horeca en leisure) zeker haalbaar. We concluderen dat met de berekende ruimteclaim het aantal banen (meer dan) voldoende meegroeit met het toekomstig aantal inwoners. Daarmee haalt u uw ambities van 70.000 extra banen in de stad Utrecht en circa 80.000 banen in de regio U16.

2.7 Welke keuzes heeft u om de ruimteclaim te beperken en wat vraagt dit van de regio?

De interesse in de regio U16 is groot. Het faciliteren van de ruimteclaim vanuit een veelvoud van functies, zoals wonen, energietransitie, economie en natuur vraagt om scherpe regionale keuzes. Om de groene omgeving in de stad en regio te sparen, zal het aantal banen per m^2 kavel en bvo omhoog moeten. Dit sluit aan bij de uitgangspunten voor Gezond Stedelijk Leven en het behoud van een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat. Maar, verdichten en zo intensief mogelijk omgaan met werklocaties vraagt om een transitie in denken en doen voor zowel de stad als regio. Dit vraagt meer en meer om programmeren van

[15] Voor detailhandel is gerekend met scenario waarin groei van online doorzet
[16] In praktijk verwachten we dat het aantal banen in de categorie 'overig' ook in de U16 zal toenemen. Voor het aantal banen 'werken vanuit de woning' is uitgegaan van het maximale scenario, gelijk aan de groei in de laatste vijf jaar. We verwachten dat deze groeiverwachting, zeker na 2030, als gevolg van demografische ontwikkelingen in de stad en regio, zal afnemen, waardoor de totalen lager uitvallen. Maar, ook dan zullen er naar verwachting voldoende banen in de regio zijn om in de behoefte te voorzien.
[17] Voor de prognose van 'werken vanuit de woning' is gerekend met groeisaldo van de afgelopen vijf jaar in de regio. Dit is dan ook de bovenkant van de bandbreedte.

toekomstige banen (en zo intensief mogelijk benutten van de bestaande voorraad) en minder om het sec programmeren van vierkante meters. In onderstaande figuur zijn drie scenario's weergegeven voor het programmeren van de toekomstige ruimteclaim vanuit werklocaties (zie tabel 2 voor kwantitatieve ruimteclaim en bijlage A voor onderbouwing van vraagprognoses).

Figuur 13: scenario's voor programmeren van ruimteclaim werklocaties en gemengde gebieden U16



Bron: Stec Groep, 2020

Tabel 2: overzicht ruimteclaim voor kantoor- en bedrijfsruimte in U16 in drie scenario's

	Scenario 1 'doorgaan op huidige koers'	Scenario 2 'intensief ruimtegebruik uitbreidingslocaties'	Scenario 3 'intensief ruimtegebruik bestaand én nieuw'
Kantoorruimte	725.000 m²	370.000 m²	370.000 m²
Bedrijventerreinen	216 ha	145 ha	76 ha
Informele bedrijfsruimte	19.400 m²	68.000 m²	68.000 m²
Detailhandel U16 Detailhandel stad Utrecht	54.100 m² 152.400 m²	-71.100 m² 88.000 m²	-187.100 m² 27.400 m²

Bron: Stec Groep, 2020

- *Scenario 'doorgaan op de huidige koers'* gaat uit van programmeren van de totale ruimteclaim (scenario 'basis') op basis van de huidige uitgangspunten en zonder extra beleidskeuzes. Voor bedrijventerreinen (+216 ha) en kantoorruimte (+725.000 m² vvo) gaat het hierbij om de volledige ruimteclaim exclusief ambitie voor verdichten. Niet ingrijpen in winkelgebieden als overheid, betekent een toename van leegstand. Niet actief inzetten op meer bedrijfsruimte in de wijk, betekent een afname van de voorraad (in lijn met huidige situatie).

- *Scenario 'intensief ruimtegebruik uitbreidingslocaties'* gaat uit van een afname van de ruimteclaim voor werklocaties, door sterk inzetten op verdichten. Voor bedrijventerreinen betekent dit een ruimteclaim van 145 hectare (exclusief bestaand uitgeefbaar aanbod van circa 86 hectare netto) en voor kantoorruimte (in de stad) een ruimteclaim van circa 370.000 m² vvo tot en met 2040 (exclusief bestaand planaanbod van circa 394.000 m² vvo). Dit is niet onrealistisch: een kwart van alle vestigingen op bedrijventerreinen in de regio U16 beschikt al over een moderne terreinquotiënt (aantal vierkante meter per werkzame persoon), op de kantorenmarkt constateren we dat het kantoorquotiënt ook afneemt en daarmee kantoren intensiever worden benut. Door schrappen van winkelmeters

(compactere centra) neemt leegstand af. Door actief in te zetten op informele bedrijfsruimte, neemt wijkeconomie en bedrijfsruimte op solitaire locaties toe.

- In *Scenario 'intensief ruimtegebruik bestaand én nieuw'* wordt ook vol ingezet op intensief ruimtegebruik van de bestaande voorraad op bedrijventerreinen. Dit betekent een afname van de ruimteclaim, omdat een deel van de uitbreidingsruimte kan worden gefaciliteerd in de bestaande voorraad. Hierbij gaan we uit van extra schuifruimte tot en met 2030 van circa 76 hectare (ruimteclaim, exclusief bestaand uitgeefbaar aanbod van circa 86 hectare netto) en voor periode daarna geen extra ruimteclaim. Dit scenario is daarmee tot en met 2030 vergelijkbaar met de ruimteclaim uit scenario 2. Scenario 3 gaat ervanuit dat door de ervaringen met zorgvuldig ruimtegebruik en herontwikkeling (en de toename van het aantal banen op bedrijventerreinen), uitbreiding van areaal bedrijventerrein na 2030 niet meer nodig is en de banengroei kan worden opgevangen door optimaal benutten van in de bestaande voorraad.

3 Beleidsadvies

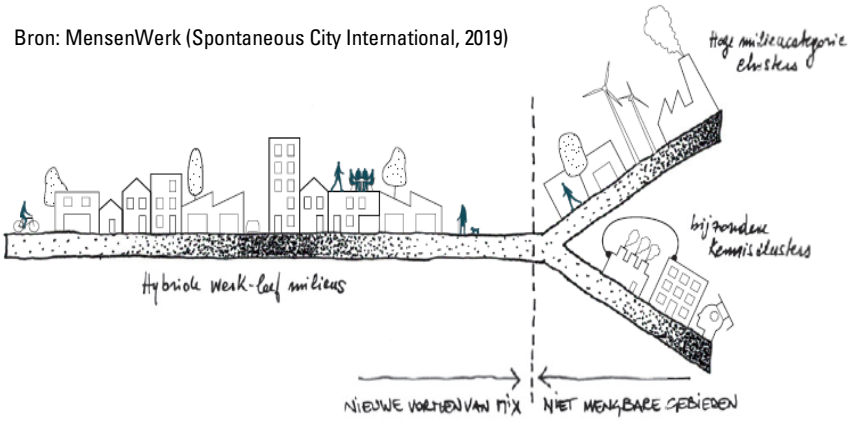
Randvoorwaarden voor toekomstbestendige werklocaties in de U16

3.1 Advies 1: Meer mengen van functies in stad en regio, alleen uitzondering wanneer écht niet past

Meer mengen, maar zeker ook behoud van voldoende ruimte voor bedrijven waarvoor dit niet past

De toenemende tweekoppigheid in werkmilieus vraagt enerzijds om woon-werkgebieden met een mix van functies (zoals knooppuntlocaties met een mix van kantoren, woningen en voorzieningen en meer wijkeconomie) en anderzijds om specifieke formele werklocaties voor functies die niet of nauwelijks kunnen mengen (zoals bedrijfsruimtegebruikers met hogere milieuhindercategorie, maar ook haventerreinen of campuslocaties waar ruimte schaars is). Nieuwe formele bedrijventerreinen moeten meer dan nu specifiek ingericht zijn voor bedrijven die niet gemengd kunnen worden (ook om economische verdringing te voorkomen). Zo worden deze specifiek gesegmenteerde locaties ook zo optimaal mogelijk benut (voor de circulaire economie en maakindustrie). We verwachten dat functiemenging ook op middellange termijn meer en meer een regionaal vraagstuk wordt.

Bron: MensenWerk (Spontaneous City International, 2019)



Feitelijk kunnen alle functies gemengd worden (zie ook paragraaf 4.2), met uitzondering van functies waarbij dit vanuit milieuhinder of ruimtelijk niet past, of met specifieke gebruiksfunctie (zoals een haven of campus). De stad Utrecht en de U16 maken onderscheid in gemengde gebieden, met daarin een mix van wonen, werken (en/of leren) en verblijven en locaties met specifiek meer monofunctioneel profiel, met functies die niet of lastig te mengen zijn (zoals bedrijfsruimte met hogere milieucategorie, havengebonden activiteiten). Daarnaast zijn er locaties waar ruimte schaars is (USP) en wonen (studenten/campusgerelateerd) wel past, maar niet ten koste moet gaan van ontwikkelruimte voor onderwijs/science en life sciences, health en duurzaamheid.

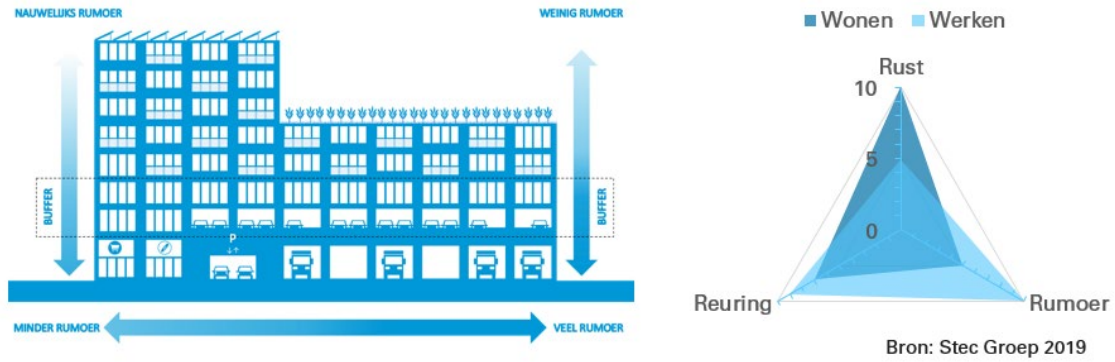
Mengen van wonen en werken gaat vaak gepaard met tegenstrijdige belangen. De samenhang tussen de 4 ‘R’en van het mengen (Rust, Reinheid, Reuring en Rumoer) vormen kernwaarden die leidend zijn in de afweging van belangen. Bewoners hechten veel aan Rust en Reinheid (schone omgeving, vrij van vervuiling). Een zekere mate van Reuring ervaren ze als prettig, maar moet niet in Rumoer ontaarden. Functies als kantoren en detailhandel passen vaak prima, maar voor (productie)bedrijven geldt rust juist als een belemmerende factor in het productieproces. Voor deze groep bedrijven is het recht op Rumoer belangrijk, om ongehinderd te produceren. Met slim zoneren, een goed ontwerp en juiste compositie kunnen veel van deze ogenschijnlijke tegenstrijdigheden worden weggenomen. Door technologische ontwikkelingen wordt mengen steeds beter mogelijk. Wat overigens absoluut niet betekent dat elk bedrijf kan mengen met wonen, maar wel veel meer dan we nu gewend zijn.

Mengen sluit goed aan bij uitgangspunten voor arbeidsinclusieve regio

Het mengen van wonen en werken en daarmee de integratie van werklocaties in het woonmilieu speelt in op de toenemende behoefte van kleinschalige bedrijven om zich te vestigen in het stedelijk gebied, nabij

haar afzetmarkt. Daarmee behoudt de stad Utrecht en regio U16 ruimte voor vakgeschoolde en (deels) ambachtelijke werkgelegenheid. Denk hierbij aan bouw- en onderhoudsbedrijven, kleinschalige productiebedrijven, maakindustrie, reparatie en handel, vervoer en opslag, kleinschalig vastgoed voor zorgfuncties, dienstverlening, kunstenaars en showrooms. Het kan hierbij zowel gaan om solitaire (geschakelde) bedrijfsruimte als om bedrijfsruimte in de plint van woningbouw.

Figuur 14: Afweging maken tussen 'rust, reuring/dynamiek en rumoer' bij mengen van functies



Bron: Stec Groep 2019

Mengen van functies stimuleert wijkeconomie en zorgt voor afname verkeersbewegingen

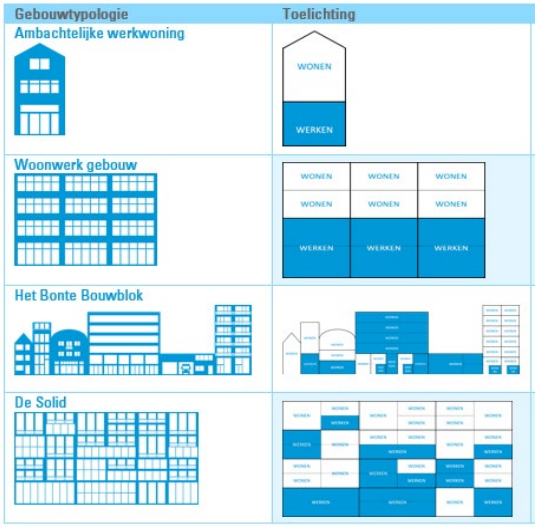
Toevoeging van meer kleinschalige bedrijfsruimte, maar ook de toename van werken vanuit de woning (meer ZZP'ers in uiteenlopende activiteiten) geeft de wijkeconomie een boost (de huidige trend is dat bedrijfsruimte op informele locaties juist afneemt in de U16). Een divers palet aan wijkeconomie zorgt voor een levendig en dynamisch straatbeeld en voorkomt monotone saaie gebieden én kan mogelijke invulling zijn voor bestaande of toekomstige leegstand in winkelpanden. Bovendien bevordert meer wijkeconomie de sociale controle overdag en verhoogt kleinschalige bedrijvigheid het draagvlak voor horeca, winkels en diverse voorzieningen. Meerdere functies lenen zich dan ook prima voor functiemenging in de wijk. Zo kan ruimte worden geboden aan ambachtelijke bedrijven, zonder dat deze partijen per se moeten verplaatsen naar een formeel bedrijventerreinen. Ook de opkomst van starts-ups, scale-ups en zzp'ers, als onderdeel van de nieuwe economie (Gig economy), vraagt (deels) om ruimte voor flexibele, kleinschalige bedrijfshuisvesting (maar kunnen vaak ook prima vanuit de woning werken). Het combineren van wonen en werken zorgt soms ook voor afname van transportbewegingen (wonen en werken in zelfde gebied). Wel moet rekening worden gehouden met het feit dat meer kleinschalige bedrijfsruimte in de stad ook zorgt voor mobiliteit voor bevoorrading, maar ook personeel dat niet in de stad woont (al is woon-werk verkeer op te vangen via goede ov-verbindingen). Kleinschalige bedrijfsruimte in de wijk past dan ook vooral langs de (grotere) uitvalswegen en/of aan de randen van wijken. Zo worden transportbewegingen in autoluwe gedeelten van stad en regio voorkomen.

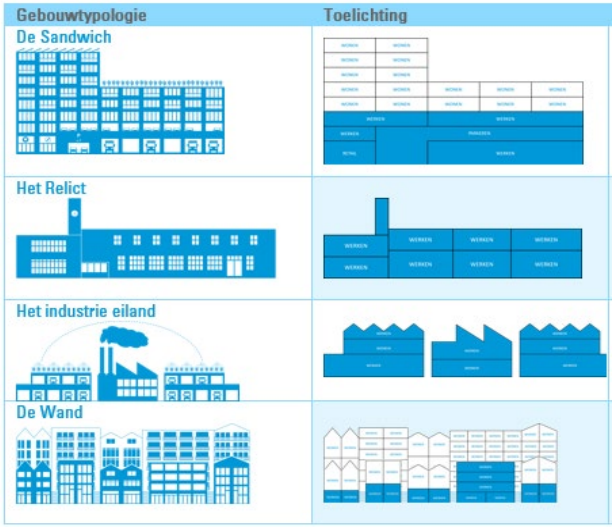
AMBACHTELIJKE BEDRIJVIGHEID VOOR WIJKECONOMIE STAD EN REGIO

- Bouw- en onderhoudsbedrijven (ook voor circulaire ambities): het kleinschalig klus- en onderhoudswerk, bijvoorbeeld de metselaar, timmerman, stukadoor, stratenmaker, glazenwasser, schoonmaker, loodgieter, cv-monteur (en straks warmtepomp) en elektricien (ook voor zonnepanelen en duurzame energieopwekking).
- Maakindustrie, productie: het kleinschalig vervaardigen en bewerken van (ambachtelijke) producten en voedingsmiddelen, bijvoorbeeld de meubelmaker en -stoffeerder, muziekinstrumentenmaker, metaal- en leerbewerking, aardewerker, bakker, ijsfabriek, drukkerij en het cateringbedrijf.
- Reparatie en (groot)handel: het kleinschalig uitwisselen en repareren (=circulair) van producten, zoals de fietsenmaker, kledingreparatie, klokkenmaker, schoenmaker en de webwinkel.
- Vervoer en opslag: kleinschalige stadsdistributie, afhaalpunten, verhuisbedrijven, koeriers (ook deels op bedrijventerreinen of aan randen van wijk/langs uitvalswegen).
- Kleinschalig vastgoed voor zorgfuncties (gezondheid), dienstverlening, creatieve sector (gaming, circulair, impact economy), cultuur, sportvoorzieningen en showrooms.

Monofunctionele kantoorlocaties meer toekomstbestendig bij gemengde invulling

Ook voor monofunctionele kantoorlocaties is het (gedeeltelijk) transformeren naar wonen en/of een mix van wonen en werken gewenst. Dit is in praktijk al zichtbaar op de kantoorlocaties in de stad en regio: op locaties als Molenzoom (Houten), Rijnsweerd en Papendorp (Utrecht) worden (of zijn) woningen, maar ook beperkt voorzieningen, toegevoegd om een meer multifunctionele en gemengde invulling te geven aan deze gebieden, passend bij de wensen van de bestaande en toekomstige eindgebruiker. Hierbij is essentieel dat de verhouding tussen wonen, werken en voorzieningen klopt. Voor een niet hoogstedelijke locatie gaat het dan al gauw om behoud van circa 25 tot 30% voor werken. Zo wordt voorkomen dat een kantoorlocatie volledig verkleurt tot een woonwijk en blijft economie (en banen) zoveel mogelijk behouden. Doel is te komen tot een aantrekkelijke mix van wonen, werken en verblijven. Voor de gemeenten in de U16 buiten de stad Utrecht geldt dat de huidige totale kantorenvoorraad groter is dan de toekomstige benodigde voorraad in 2040 (zie ook bijlage). Hiervoor geldt dat het onttrekken van vierkante meters kan worden doorgezet. Waar het in de stad Utrecht vooral gaat om het toevoegen van een mix van functies (met wonen) naast de bestaande kantorenvoorraad, gaat het in de regio vooral om het verminderen van de kantorenvoorraad, door te mengen met wonen.





	Strategie
Regio	• Veel meer ruimte reserveren in programma's voor (betaalbare) bedrijfsruimte buiten de formele bedrijventerreinen. Nu neemt dit al jaren af in stad en regio, terwijl er een toenemende behoefte is aan informele bedrijfsruimte. Dit kan enerzijds gaan om bedrijfsruimte in de wijk, maar anderzijds ook om bedrijvigheid in de linten of het buitengebied (bijvoorbeeld ook benutten van vrijkomende agrarische bebouwing). Voor bedrijfsruimte in de wijk zijn de ligging nabij uitvalswegen met goede (auto)bereikbaarheid, nabijheid van andere bedrijfsruimtegebruikers en nabijheid van voorzieningen belangrijke vestigingsvoorwaarden. Dit vraagt ook om juiste stedenbouwkundige inpassing en gebouwtypologie. • De toenemende tweekoppigheid in werkmilieus vraagt om enerzijds specifieke formele bedrijventerreinen voor bedrijven die niet kunnen mengen met andere functies en anderzijds om woon-werkgebieden met een mix van functies. Formele bedrijventerreinen moet meer dan nu specifiek ingericht zijn voor bedrijven die niet gemengd kunnen worden. Zo worden deze specifiek gesegmenteerde locaties ook zo optimaal mogelijk benut (met name ook voor de circulaire economie en maakindustrie). • Zet in op het (verder) mengen met wonen, maar ook met andere functies zoals recreatie, groen, horeca en sporten, op monofunctionele kantoorlocaties in de stad en regio om te komen tot levendige gebieden waar het prettig wonen, werken en verblijven is.
Gemeente	• Verkennen welke (nieuwe) wijken, kernen en/of gebieden (linten) in uw gemeente het meest geschikt zijn voor mix van wonen en werken (met focus op toevoegen van meer bedrijfsruimte). Hierbij kan een koppeling worden gemaakt met vestigingswensen van bedrijfsruimte, maar ook met sociaal-economische belang voor een wijk, gebied of kern. Zo voorkomen dat aandeel bedrijfsruimte buiten bedrijventerreinen verder afneemt. • Verken de mogelijkheden voor gedeeltelijke menging van wonen en werken op bedrijventerreinen, zonder dat dit ten koste gaat van banen en vestigingen. Met name voor hoogwaardige bedrijventerreinen

	(stedelijke werkmilieus) of terreinen die aan het einde van de levenscyclus (veroudering, met doel transformatie/herontwikkeling op termijn) is dit interessant. • Benut vrijkomende winkelmeters voor invulling met andere functies mix van wonen, maatschappelijke voorzieningen, maar ook bedrijfsruimte (waar mogelijk).

3.2 Advies 2: Circulaire keten vereist complementariteit van werklocaties in de U16

Regionale draagkracht realiseren: complementaire bedrijventerreinen voor circulariteit

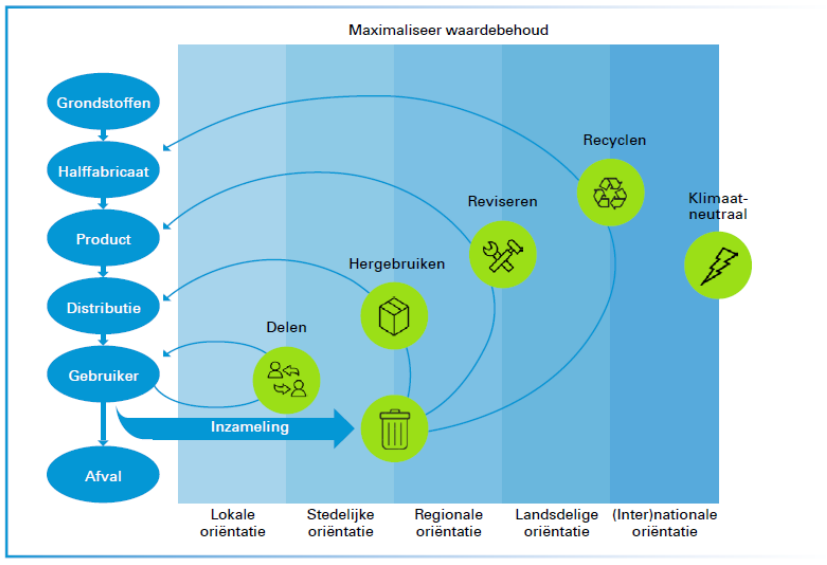
In de circulaire economie en maakindustrie staat het sluiten van kringlopen centraal. Producten, materialen en grondstoffen behouden op die manier zo lang mogelijk hun waarde. Dat kan door producten slim in te zamelen, te delen, hergebruiken, reviseren of te recyclen. En bovenal: door deze circulair te ontwerpen en te bouwen. Circulaire economie gaat over alle lagen van de productieketen: van ontwerp tot productie tot gebruik.

Een optimale circulaire economie behaalt de maximale waarde uit de aanwezige goederen en materialen in haar economie. In figuur 15 is een representatie gegeven van een circulaire economie. Schematisch staat hier weergegeven hoe het genoemde tegengaan van waardevermindering zou kunnen worden bereikt. Die stappen zijn in het kort:

- Onderhoud en reparatie (‘maintenance’): dit houdt producten op een zo hoog mogelijke waarde langer in omloop.
- Het hergebruik van goederen (‘re-use/re-distribute’).
- Opknappen/ renoveren van producten (‘refurbish/re-manufacture’): hierbij wordt het oorspronkelijke product in te verkopen staat gebracht (eventueel met iets andere functionaliteit) of worden via ‘remanufacturing’ gebruikte componenten ingezet.
- Recycling (‘recycle’): materialen worden teruggewonnen uit producten om weer in een productieproces te worden ingezet, waarbij de waarde afhangt van de geleverde kwaliteit en betrouwbaarheid.

Bedrijventerreinen, zowel lokale modern-gemengde bedrijventerreinen (functionele werkmilieus voor onderhoud, reparatie hergebruik en productie), als grotere regionale bedrijventerreinen (met ruime kavels en hogere milieuhindercategorieën voor recycling en distributie) zijn binnen de circulaire economie en maakindustrie belangrijke ruimtelijke schakels (complementariteit). Ook bedrijfsruimte buiten de formele bedrijventerreinen in gemengde gebieden (zoals in de wijk) heeft een toenemend belang, bijvoorbeeld voor reparatie en onderhoud van producten en de maakindustrie. Daarnaast zijn er ook (creatieve) bedrijven die zich met circulair en maakindustrie bezighouden in experimenteerruimte en kantoorachtige ruimte (‘brains’).

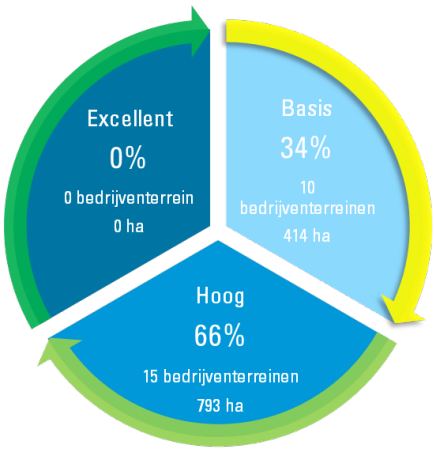
Figuur 15: circulaire economie, kringlopen waarin waardebehoud wordt gemaximaliseerd



Toenemend belang voor behoud van ruimte voor bedrijventerreinen met hogere milieucategorieën
Het belang van ruimte voor activiteiten in hogere milieucategorieën (3.2 en hoger) neemt toe als spil van de circulaire economie en maakindustrie. Van belang is dat multimodaal ontsloten bedrijventerreinen in de hoge milieucategorieën niet (volledig) van functie veranderen en (grotendeels) beschikbaar blijven voor opslag en verwerking van laagwaardige producten. Voor een succesvolle circulaire businesscase is een goederen- of grondstoffenstroom nodig van voldoende kwantiteit en kwaliteit, die met een zekere regelmaat beschikbaar komt. Vaak zijn deze niet verkrijgbaar op het schaalniveau van één gemeente, maar gaat het om meerdere toeleveranciers en afnemers uit dezelfde productketen in een regio. Het is dan ook zinvol om als regio U16 gezamenlijk te investeren in plaats van te concurreren. Voor het realiseren van een circulaire businesscase op regionaal niveau moet echter wel voldoende fysieke– en bestemmingsplanruimte beschikbaar zijn binnen de regio.

Bedrijventerreinen met hoge circulaire potentie cruciaal
Het gaat erom dat het bedrijventerrein bij de innovators hoort waar het gaat om toekomstbestendigheid (score hoog en beter, in NEER analyse, zie figuur hiernaast), niet bij de late meerderheid. Investeringen vinden plaats op (grootschalige) productie- en logistieke locaties, bij voorkeur bij (open) water, met ruime kavels, flinke milieuruimte (categorie 4 en hoger) en met optimale mogelijkheden voor uitwisseling tussen bedrijven en utilities, zoals elektriciteit. In de stad Utrecht is dat bijvoorbeeld Lage Weide, maar ook grote bedrijfslocaties in de regio zoals De Hagen en De Biezen (Vijfheerenlanden) en Bedrijventerrein Mijdrecht (De Ronde Venen) scoren bovengemiddeld op Next Economy potentie (zie ook tabel hieronder). Ruimtelijk gaat het vooral om hoogwaardige bedrijventerreinen aan de west- en zuidkant van de regio. Om aan te sluiten bij de regionale uitgangspunten voor circulariteit én complementariteit is het van belang om deze terreinen maximaal te benutten en niet of zeer beperkt te mengen met niet-bedrijfsruimtefuncties of met functies die juist wel te mengen zijn.

Figuur 16: score 'Next Economy potentie' bedrijventerreinen U16



Bron: Stec Groep, 2020

Tabel 3 top 10 bedrijventerreinen met bovengemiddelde Next Economy score (NEER-analyse)

Gemeente	Locatie	Netto omvang (ha)	Next-Economy score
Utrecht	Lage Weide	308	63%
Houten	De Meerpaal	31	58%
Montfoort	IJsselveld (+ inclusief Kop Ijsselveld)	18,4	57%
Vijfheerenlanden	De Hagen + De Biezen	119,1	56%
Vijfheerenlanden	Nieuw Schaik	29,5	54%
De Ronde Venen	Mijdrecht	148,4	53%
Oudewater	Tappersheul	16,7	52%
Utrecht	Oudenrijn	35,8	52%
Vijfheerenlanden	Meerkerk + Meerkerk IV	45,2	51%
Stichtse Vecht	Merwedeweg/Keulschevaart	26,5	50%

Bron: Stec Groep, 2020

Voldoende ruimte behouden voor hogere milieucategorieën in de regio
Circulaire economie en maakindustrie zijn niet altijd gelijk aan 'schoon' en 'stil'. Inzameling, reviseren en recyclen zijn activiteiten die cruciaal zijn om de circulaire economie vorm te geven en energie en CO2 te besparen, maar hinder voor de omgeving kunnen veroorzaken. Denk aan geur, stof en geluid. Juist binnen de circulaire economie en maakindustrie spelen de niet- of moeilijk mengbare – bedrijven een belangrijke rol. Er is meer ruimtevraag vanuit industrie (recycling, nieuwe grootschalige productie/fabricage) en logistiek (bijvoorbeeld voor transport van reststromen). Het belang van ruimte voor activiteiten in hogere milieucategorieën (3.2 en hoger) neemt toe als spil van de circulaire economie. Van belang is dat

multimodaal ontsloten bedrijventerreinen in de hoge milieucategorieën niet (volledig) van functie veranderen en (grotendeels) beschikbaar blijven voor opslag en verwerking van laagwaardige producten.

Experimenteerruimte en betaalbare bedrijfsruimte: interactie stimuleren

De ontwikkeling van de circulaire economie zit nog veelal in de onderzoeks-, design- en prototypefase. In deze fase is bij uitstek behoefte aan samenwerking tussen bedrijven onderling en tussen bedrijven en kennispartners. Daarnaast is het verdienmodel onzeker. Locaties met modulair, betaalbaar huurvastgoed en flexibele ruimtelijke plannen ('experimenteerruimte') zijn in het bijzonder kansrijk om innovatie aan te trekken. Een goed voorbeeld hiervan is 'Het Hof van Cartesius' in het Werkspoorkwartier, waarbij ook de wisselwerking met Lage Weide (grotere bouw en sloopbedrijven) en op termijn Strijkviertel zichtbaar is.

	Strategie
Regio	• Zowel ruimte voor regionale bedrijventerreinen (met grotere kavels en hoger milieuhindercategorie) als extra ruimte voor lokaal MKB (modern-gemengde bedrijvigheid) reserveren. Gemiddeld is ongeveer 65% van de totale vraag naar bedrijventerreinen gericht op lokaal MKB. De overige 35% van de vraag in de U16 is naar bedrijventerreinen met grote kavels (> 2 ha) en hogere milieuhindercategorie (3.2 en hoger). • Kies voor het afmaken van bestaande, succesvolle bedrijventerreinen, met voorkeur voor multimodaal ontsloten locaties (auto en openbaar vervoer). Het clusteren en intensiveren van bedrijventerreinen verdient de voorkeur boven het ontwikkelen van nieuwe greenfields (die niet aansluiten op bestaande werklocaties). • Voldoende fysieke ruimte reserveren. De transitie naar een circulaire economie vraagt om ruimte voor slimme logistiek (passend bij de stad en regio) en industriële activiteiten. Bijvoorbeeld ontmantelingsfaciliteiten, recycling installaties, verzamellocaties en value added logistiek. Er ontstaat een nieuwe ruimtevraag rond onderzoeksfaciliteiten, proeffabrieken voor nieuwe technologieën en broedplaatsen voor start-ups en scale-ups. • Bedrijventerreinen in de U16 die behoren tot de innovators en hoog score in de NEER-analyse verder doorontwikkelen (≠uitbreiden) voor circulaire ambities en niet transformeren / mengen. Belang van circulaire bedrijventerreinen meer benadrukken en realiseren dat bedrijventerreinen belangrijke spil zijn in circulaire ambities van de stad en regio. Heel zuinig zijn op bedrijventerreinen die beschikken over juiste uitgangspunten voor Next Economy (zie NEER score). • Ruimte houden voor (smart)industry en logistiek, mits intensief en van sociaal-economische waarde (bovengemiddeld aantal banen per hectare en hoge toegevoegde waarde) voor stad en regio. Juist in nabijheid van stad zijn specifieke segmenten binnen de logistiek belangrijk, bijvoorbeeld ook voor transport van afvalstromen (maar ook voor stadsdistributie en e-commerce). • Inzichtelijk maken van regionale goederen- en afvalstromen voor regionale circulaire keten.
Gemeente	• Multimodaal ontsloten kavels op bedrijventerreinen optimaal benutten voor circulaire economie en maakindustrie: reststromenvervoer over water stimuleren (daar waar mogelijk). • Slimme uitgifte en herontwikkeling: werk maken van ruimtelijke clustering van stromen en bedrijven. • Samenwerking op bedrijventerreinen stimuleren: organisatie en delen van faciliteiten op bedrijventerreinen.

3.3 Advies 3: Verdichten en intensief ruimtegebruik noodzakelijk voor Gezond Stedelijk Leven in de U16

Zorgvuldig omgaan met ruimte is duurzaam en past bij ruimtelijk-economische uitgangspunten

De interesse in de regio U16 is groot. Om de groene omgeving in de stad en regio te sparen, zal het aantal banen per m^2 (of hectare) omhoog moeten. Dit past bij de uitgangspunten voor Gezond Stedelijk Leven en het behoud van een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat. Daarbij komt ook dat voor het faciliteren van de ruimteclaim vanuit een veelvoud van functies, zoals wonen, energietransitie, economie en natuur scherpe keuzes noodzakelijk zijn. Het zo zorgvuldig mogelijk omgaan met ruimte hoort hier vanzelfsprekend bij en is bovendien ook duurzaam. Extrapoleren van de ruimtebehoefte (met een afnemende terreinquotiënt (aantal banen per ha) in sectoren op bedrijventerreinen (beleidsneutrale prognose, zie bijlage A) past niet bij de regionale ambities voor 2040. We realiseren ons dat verdichten en zo intensief mogelijk omgaan met ruimte voor werklocaties een transitie in denken en doen vraagt voor zowel de stad als regio. Door nu duidelijk punt op de horizon zetten en te durven kiezen voor een andere koers, kan op termijn steeds zorgvuldiger met ruimte worden omgegaan. Dit is bij uitstek een rol voor de overheid. Dit vraagt meer en meer om programmeren voor toekomstige banen (en zo intensief mogelijk

benutten van de bestaande voorraad) en minder om het sec programmeren van vierkante meters en hectaren.

Meer banen per hectare door stapelen, mengen, collectieve functies en minder parkeren
Door ook in behoefteramingen uit te gaan van intensief ruimtegebruik en te rekenen met een toenemend aantal banen per hectare, neemt de ruimteclaim van werklocaties (mn bedrijventerreinen) af. Aanvullend kunnen ook stedenbouwkundige eisen/wensen hierbij aansluiten: hoe ziet de werkruimte er in 2040 uit? Hierbij denken we bijvoorbeeld aan efficiëntere verkaveling en daarmee hogere netto-bruto verhouding, optimalisatie van de bouwhoogte, hoger bebouwingspercentage, meer stapelen (en parkeren op dak of onder gebouw) en daarmee hogere floor space index (verhouding kavel en bebouwd oppervlak). Ook het delen van voorzieningen biedt mogelijkheden voor verdichten (bijvoorbeeld collectief parkeren in een mobiliteitshub) en leidt tot ander ruimtegebruik, dat ook meer gericht kan zijn op het openbaar vervoer. Door smart mobility neemt naar verwachting op lange termijn de behoefte aan parkeerplaatsen af (Deloitte, 2017). Dit biedt ook mogelijkheden voor verdichting van werklocaties.Om daadwerkelijk zorgvuldig om te gaan met ruimte is het van belang om deze wensen te vertalen in uitgangspunten voor nieuw uit te geven bedrijventerreinen op korte termijn, maar ook in de bestaande voorraad (met focus op herontwikkeling van private panden en verzakelijking van de markt voor bedrijfsruimte).

Slim programmeren: circa 20 tot 30% ruimtewinst mogelijk in alle sectoren op bedrijventerreinen
Wanneer we rekenen met een moderne, intensieve terreinquotiënt per sector voor de bedrijventerreinen (zie ook paragraaf 3.5) volgt hieruit dat de ruimteclaim voor de uitbreidingsvraag in elke sector met circa 20 tot 30% kan afnemen voor bedrijventerreinen in de hele regio. Maar, wanneer ook met een moderne norm wordt gerekend voor de volledige bestaande voorraad (meer dan de helft van de bestaande bedrijventerreinen in de U16 heeft een floor space index van onder de 0,5), concluderen we dat theoretisch gezien mogelijk geen aanvullende ruimteclaim meer nodig is (in bijlage B maken we een eerste, puur indicatieve berekening van de theoretische banengroei op basis van verdichting per bedrijventerrein). Praktisch gezien lijkt het verdichten van de volledige voorraad aan bedrijventerreinen in de regio in de periode t/m 2040 overigens niet realistisch. Bedrijfsruimtegebruikers zullen vooral bij een uitbreidingswens mogelijkheden tot verdichten verkennen. Ook bij herstructurering / herontwikkeling van bedrijventerreinen en/of andere investeringen die vragen om investeringen in bedrijfsvastgoed speelt dit een rol. Daarnaast zal, als gevolg van economische groei, het aantal banen in de bestaande voorraad sowieso groeien verwachten we (overigens ook in de beleidsneutrale prognose is dit een uitgangspunt). Een afname van het gemiddeld ruimtebeslag met 20 tot 30% per sector is niet onrealistisch: nu al ligt circa 25% van alle bedrijfsvestigingen per sector op bedrijventerreinen in de regio U16 onder het regionaal gemiddelde qua ruimtegebruik (gemeten naar aantal banen per hectare). Hieruit concluderen we dat meer intensief ruimtegebruik op bedrijventerreinen zeker niet (financieel) onhaalbaar is voor eigenaar/gebruikers. We rekenen bewust naar sector, omdat bijvoorbeeld een industrieel bedrijf met hoge milieuhindercategorie gemiddeld minder intensief functioneert dan een bedrijf actief in de zakelijke dienstverlening.

Ook op kantorenmarkt is ruimtewinst te behalen: meer werkzame personen per m²
Niet alleen op de bedrijventerreinen (met gemiddelde de grootste ruimteclaim in hectare) is ruimtewinst te behalen. Ook op de kantorenmarkt kan het aantal banen per m² verder omhoog. Het kantoorquotiënt (aantal m² vvo kantoorruimte per werkzame persoon) kan in de stad, maar zeker ook in de regio verder worden geoptimaliseerd. Ter vergelijking: op de knooppuntlocaties in de stad Utrecht en regio ligt het kantoorquotiënt nog flink boven dat van Amsterdamse toplocaties. Hier is winst te behalen (zie ook bijlage A). Zo is de verwachting dat het aandeel flexibele kantoorconcepten toeneemt (dit type concepten wordt vaak intensief benut, met een bovengemiddeld bezettingspercentage). Door smart buildings (koppeling van gebouwen aan moderne technologie) kan het gemiddelde gebruik van kantoormeters verder worden geoptimaliseerd en zullen eindgebruikers steeds zorgvuldiger omgaan met hun meters, daar dit ook kostenbesparend is. Ook zullen stijgende huurprijzen zorgen voor meer efficiënt gebruik van ruimte door gebruikers. Daarnaast kan worden gestuurd op het type objecten dat wordt gerealiseerd: van ranke kantoortorens maar gebouwen met grotere vloervelden (van 2.000 m² en groter). De netto-bruto

verhouding van deze gebouwen is gunstiger, waardoor de ruimte efficiënter kan worden benut, zonder dit ten koste van de werk efficiëntie (te intensief benutten kantoortuinen) gaat.

Wat is impact van verdichten op kwantitatieve prognose?
In onderstaande tabel maken we eerste, indicatieve overzicht van mogelijkheden om te verdichten en te behalen ruimtewinst. Wat betekenen de ruimtelijke ambities voor de ruimteclaim?

Tabel 4: indicatieve verkenning van potentiele ruimtewinst naar segment, voor U16

	Mogelijke strategie verdichten	Potentiële ruimtewinst	Voordelen/nadelen
Bedrijventerreinen	• Regionale afspraken en/of protocol voor uitgifte van nieuwe terreinen met focus op intensief ruimtegebruik, maar ook type gebruiker. • Zo intensief mogelijk benutten van bestaande bedrijventerreinen. Stimuleren van intensief gebruik, mogelijk icm verduurzaming. • Afspraken maken over XXL logistiek en extensief ruimtegebruik. • Bij acquisitie en bedrijfsverplaatsingen focus leggen op specifieke sectoren, aansluiten bij Gezond Stedelijk Leven.	• 20 tot 30% winst op ruimteclaim mogelijk, mits strikt doorgevoerd.	• Hoger aandeel banen per hectare (terreinquotiënt). • Hogere commerciële waarde van vastgoed (nu relatief laag). • Risico: klein deel van bedrijven vertrekt uit stad/regio (extensief). • Risico: door verdichten neemt ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerrein af (minder biodiversiteit, risico op meer hittestress). Dit vraagt om slimme stedenbouwkundige oplossingen. • Risico: Bedrijfsruimte niet meer voor alle partijen betaalbaar.
Informeel bedrijfsruimte	• Meer ruimte voor informele bedrijfsruimte in de wijk (groei in plaats van stabiel aandeel banen). • Verplicht deel voor kleinschalige bedrijfsruimte opnemen in anterieure overeenkomst en/of stedenbouwkundige randvoorwaarden.	• Enkele % ruimtewinst op formele bedrijventerreinen mogelijk (deel bedrijvigheid in de wijk).	• Meer bedrijvigheid buiten formele bedrijventerreinen, zorgt voor reuring en dynamiek. • Aantrekkelijk voor deel van lokaal MKB. • Risico: commercieel (waarde/exploitatie) minder interessant. • Risico: stedenbouwkundige inpassing ingewikkelder.
Kantoren	• Streven naar afname kantoorquotiënt op met name knooppuntlocaties, daardoor meer banen per m^2. • Minder ranke kantoortorens op knooppuntlocaties, meer grotere vloervelden.	• Voorbeeld: 75% van huidig kantoorquotiënt in 2050 (ipv 90%huidig aandeel in 2050 uit prognose) zorgt voor afname van uitbreidingsvraag met circa 70 tot 80%.	• Minder nieuwe meters realiseren, maar toch vergelijkbaar aantal banen gevestigd. • Sluit aan bij mogelijkheden van Smart buildings (zo efficiënt mogelijk benutten = duurzaam). • Prijzen van kantoorvastgoed stijgen en daarmee ook huurprijzen. Dit maakt ook ontwikkelen van kantoorruimte meer interessant (tov wonen).
Winkelruimte	• Door overaanbod van winkelruimte komt meer winkelruimte leeg en is streven naar compactere winkelcentra in mix van functies.	• Door groei van aandeel online bestedingen, neemt behoefte aan winkelruimte verder af.	• Compactere en meer multifunctionele winkelcentra sluiten aan bij toekomstig beleid. • Bestaande, leegkomende metrages intensief benutten voor nieuwe woon-werkfuncties.

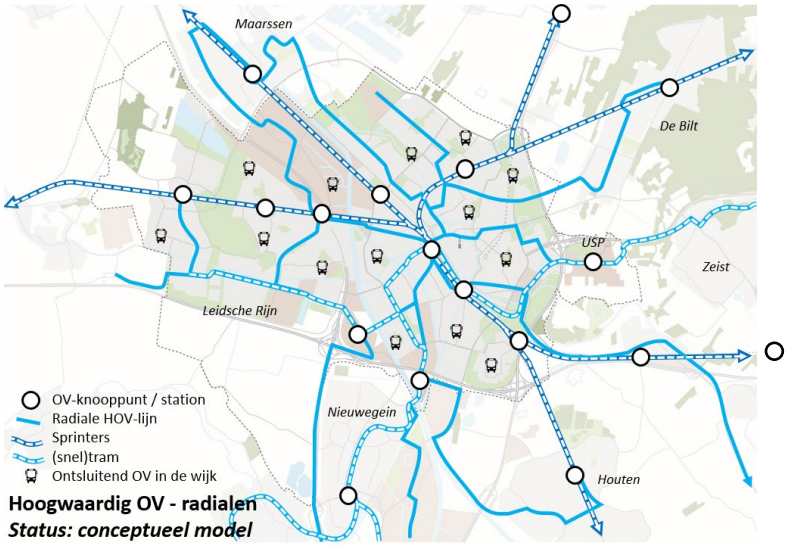
Bron: Stec Groep, 2020

	Strategie
Regio	• Maak regionale afspraken en/of hanteer een regionaal uitgifteprotocol / afwegingskader voor uitgifte van nieuwe bedrijventerreinen, maar ook als stimulans voor intensief benutten van bestaande bedrijventerreinen in stad en regio. • Niet kiezen voor ruimte extensieve bedrijvigheid, wanneer dit onvoldoende toegevoegde waarde heeft voor stad en regio (met name ook grootschalige XXL logistiek (>5 ha), in lijn met recent advies van College van Rijksadviseurs). De vraag naar XXL kavels bedraagt iets minder dan 30 hectare t/m 2040. • Bij acquisitie en bedrijfsverplaatsingen focus leggen op specifieke bedrijfssectoren, aansluiten bij Gezond Stedelijk Leven. • Intensivering van bedrijventerreinen is een opgave voor de alle gemeenten in de regio U16, om daarmee zo zorgvuldig mogelijk met ruimte om te gaan.
Gemeente	• Bestaande eigenaar/gebruikers stimuleren om hun bedrijfspand maximaal intensief te benutten (en daarmee de commerciële waarde van het object te verhogen). Met actualisatie van bestemmingsplannen / omgevingsplannen hier ook op inspelen. Met als bijkomend doel het verzakelijken van de bedrijfsruimtemarkt. • Focus als gemeente (en regio) op meer banen per m^2 op bedrijventerreinen en in kantoorruimte (lagere terrein/kantoorquotiënt). Dit vraagt vaak ook om ander type gebouwen. Denk hierbij op de kantorenmarkt aan minder ranke kantoortorens, maar juist grotere vloervelden, aansluitend bij de marktwens. Voor bedrijfsruimte gaat het om hogere gebouwen, hogere bebouwingspercentages, meer stapelen en parkeren op of onder het pand. • Meer ruimte bieden en ruimte behouden voor informele bedrijfsruimte in de wijk of in het buitengebied / linten.

3.4 Advies 4: Alleen nieuwe kantoormeters op multifunctionele knooppuntlocaties

Digitalisering vergroot belang van uitstekende bereikbare en multifunctionele locatie

De behoefte aan kantoorruimte verandert van traditioneel naar nieuwe type omgeving, gebouwen en (flex)concepten. Als gevolg van onder meer technologische ontwikkelingen, gelimiteerde tijd (en daarmee voorkeur voor mix van functies en ontzorging) en het feit dat het welzijn van werknemers steeds belangrijker wordt voor werkgevers gaan kantoorhoudende organisaties steeds meer nadenken over hun locatievoorkeur. De nabijheid van openbaar vervoer, toegang tot een ruime arbeidsmarkt en een goed leefklimaat voor werknemers worden daardoor steeds belangrijkere vestigingseisen voor eindgebruikers. De voorkeur van eindgebruikers voor sterke OV-knooppuntlocaties met een mix van wonen, werken en voorzieningen neemt steeds meer toe. Er is daarbij ook een toenemende behoefte aan 'third places'; betekenisvolle plekken naast woning (first place) en werk (second place). Juist deze 'third places' zijn vaak sterk vertegenwoordigd in een hoogstedelijke omgeving.



Hoogwaardig OV - radialen
Status: conceptueel model

Knooppuntlocaties zijn markttechnisch meest interessant voor kantoorruimte

Toevoegen van nieuwe kantoormeters alleen in gemengde gebieden (wonen, werken en leven) op knooppuntlocaties (=meer dan een bus!), in de juiste verhoudingen (zie ook paragraaf 3.1). De belangrijkste knooppuntlocaties zijn het Stationsgebied Utrecht en Leidsche Rijn Centrum. Dit zijn ook locaties met een tekort aan kantoorruimte en leegstand onder het gewenste frictieniveau. Wanneer beide locaties niet tijdig kunnen voorzien in voldoende ruimte (voor de uitbreidingsvraag én vervanging), lijkt een aanvullende knooppuntlocatie in de stad Utrecht met een treinstation (op (middel)lange termijn zou bijvoorbeeld het beoogde nieuwe combinatiestation Lunetten/Koningsweg een interessante optie kunnen zijn)

markttechnisch het meest aantrekkelijk, mits voldoende programma en combinatie van functies. Kantoorlocaties met voorzieningen die niet nabij een treinstation liggen, maar waarvoor kort aanvullend per tram moet worden gereisd, kunnen in potentie markttechnisch evengoed aantrekkelijk zijn. In de programmering is het goed om hier op in te spelen. Dit betekent dat scherp moet worden gekeken naar de bestaande en toekomstige plancapaciteit op kantoorlocaties als Papendorp, Merwedekanaalzone (deelgebied 6) en Galgenwaard. Beperkte ontwikkeling van nieuwe kantoorruimte past hier, mits goed bereikbaar per openbaar vervoer (sneltram binnen circa 5 minuten van een treinstation) en een multifunctioneel programma (mix van wonen, werken en verblijven). Hiermee kunnen bestaande monofunctionele en incourante kantoorlocaties worden onttrokken (vervangingsmeters) en wordt een alternatief geboden naast de belangrijkste ontwikkellocaties voor kantoorruimte in de stad Utrecht: het Stationsgebied (inclusief Beurskwartier) en Leidsche Rijn Centrum. Deze beide knooppuntlocaties hebben tot 2040 het grootste marktaandeel binnen de vraag naar nieuwe kantoorruimte, van naar schatting circa 50 tot 70% van de toekomstige vraag. De vraag is echter of deze locaties tijdig en voldoende capaciteit kunnen leveren. Om in de toekomstige banengroei te kunnen voorzien zijn naast beide knooppuntlocaties, ook goede alternatieven noodzakelijk voor ontwikkeling van kantoorruimte.

Aanwezigheid van wonen, werken met mix met voorzieningen belangrijk voor beleving

Voor de stad Utrecht en de U16 als geheel betekent dit dat naast de transformatie van incourante kantoorruimte, de focus moet liggen op toevoegen van kwantiteit én kwaliteit op de belangrijkste knooppuntlocaties. Hierbij gaat het niet alleen om nieuwe, moderne (en intensieve) kantoorruimte om in de uitbreidingsvraag én vervanging te voorzien, maar ook investeren in een aantrekkelijke stedelijke mix met wonen en voorzieningen. Toekomstige eindgebruikers op de kantorenmarkt vragen om een dynamisch en aantrekkelijk verblijfklimaat, in combinatie met modern vastgoed (vaak in zowel een horizontale als verticale mix van functies).

Voorzieningen spelen een steeds belangrijkere rol bij de kwalitatieve versterking van (nieuwe) woon-werkgebieden. Steeds vaker worden functies als detailhandel, horeca en leisure toegevoegd om de levendigheid en vitaliteit van woon-werkgebieden te versterken. Dit is ook belangrijk voor knooppuntlocaties. Horecagelegenheden en winkels die overdag, maar ook in de avond, open zijn en zich richten op bewoners, werknemers en bezoekers (zoals restaurants, lunchrooms en ondergeschikte horeca) dragen bij aan de kwaliteit en levendigheid van gebieden. Van belang is om voorzieningen zoveel mogelijk te clusteren op de locaties met de meeste traffic (bezoekers). De interne bereikbaarheid moet goed zijn en afstanden (vanuit andere delen van een gebied) relatief kort. Dit vraagt om heldere routing, zodat de voorzieningen ook het hele gebied eenvoudig en in korte tijd bereikbaar zijn

	Strategie
Regio	• Onttrekken van overbodige kantoormeters en stimuleren van woon-werkgebieden in stad en regio. Waarbij behoud van banen een belangrijke opgave is (verdichten van locaties past ook hier). • Kiezen voor ontwikkeling van nieuwe kantoormeters op de markttechnisch meest aantrekkelijke knooppuntlocaties in de stad. Knooppuntlocaties buiten de stad zijn voor (grootschalige) ontwikkeling van kantoren markttechnisch minder aantrekkelijk. Voor vervanging van incourante meters buiten de stad, zijn knooppuntlocaties in de stedelijke regio (U16 exclusief stad Utrecht) aantrekkelijk voor kleinere metrages (tot circa 1.500 m^2), mits in moderne mix met wonen en voorzieningen. Buiten de stad Utrecht is er een kwantitatief overaanbod van kantoorruimte, onttrekken is hier de belangrijkste opgave. Het toevoegen van nieuwe metrages is hier alleen ter vervanging van incourant aanbod en vraagt om vervanging. • Meer verticaal en horizontaal mengen van wonen en werken op de kantorenmarkt, binnen de juiste stedenbouwkundige samenhang. • Aanvullende afspraken maken met provincie Utrecht over programmeren van kantoorruimte op knooppuntlocaties in de stad. Hierbij goed rekening houden met het tekort aan kantoormeters in de stad Utrecht (leegstand onder frictieniveau) en toekomstige vervanging/onttrekkingen. Ook multifunctionele knooppuntlocaties die per hoogwaardig openbaar vervoer (sneltram) op korte afstand (circa 5 minuten) van een treinstation liggen, zijn markttechnisch aantrekkelijke alternatieven voor (beperkte) ontwikkeling van nieuwe kantoorruimte (mede ter vervanging van monofunctionele snelweglocaties). Daarbij moeten concrete afspraken worden gemaakt over monitoring en adaptief programmeren van kantoorruimte op toekomstbestendige werklocaties. Voorkomen moet worden dat niet in de toekomstige groei van kantoorbanen en vervanging van incourante meters kan worden voorzien.

	• Belang van uitstekende OV-bereikbaarheid voor multifunctionele kantoorlocaties, dit betekent hier ook in investeren (waaronder in 'wiel met spaken' in stad Utrecht en direct omliggende gemeenten).
Gemeente	• Schrappen van planmeters op kantoorlocaties die per openbaar vervoer nu en in de toekomst ondergemiddeld bereikbaar zijn. Geef voorkeur en meer ontwikkelruimte aan locaties op loopafstand van het station en (in mindere mate) aan multifunctionele locaties die per hoogwaardig openbaar vervoer (sneltram) binnen korte reistijd (circa 5 minuten) en hoge frequentie vanaf een treinstation (bij voorkeur Utrecht Centraal) bereikbaar zijn. Voor de stad Utrecht betekent dit ook dat onttrokken meters worden vervangen op knooppuntlocaties. In de stedelijke regio (U16 exclusief stad Utrecht) geldt dat de huidige voorraad groter is dan de toekomstige behoefte. Dit vraagt allereerst om onttrekken van overbodige kantoormeters, alvorens vervanging op locaties elders noodzakelijk is. Toevoegen van nieuwe kantoorruimte gaat dan ook vooral om kleinere metrages (tot circa 1.500 m^2). • Tijdig (en adaptief) inspelen op tekort aan kantoorruimte op knooppuntlocaties in de stad Utrecht: voor zowel de uitbreidingsvraag als de vervanging tot en met 2040. • Meer mengen van functies (wonen, werken en voorzieningen) op knooppuntlocaties om te komen tot een aantrekkelijke, toekomstbestendige mix met behoud van minimaal circa 25 tot 30% voor werken.

3.5 Advies 5: Zet in op maximaal intensief programmeren van bedrijventerreinen (scenario 2/3) met fasering van maximaal 10 jaar

Stimuleren van intensief ruimtegebruik langdurig proces: uitbreidingsruimte nodig

Het stimuleren van intensief ruimtegebruik op bedrijventerreinen is een langdurig proces, en niet van de ene op de andere dag gerealiseerd. Dat betekent dat ruimte die beschikbaar komt door verdichten (meer werkzame personen per hectare) pas op langere termijn beschikbaar komt. Het is te verwachten dat in de huidige hoogconjunctuur een aanzienlijk deel van de uitbreidingsvraag zich in de eerstkomende jaren voor zal doen. Om deze uitbreidingsvraag te faciliteren, is er extra bedrijventerrein nodig. Daarnaast is het de vraag of de vrijkomende ruimte ook kwalitatief past bij de uitbreidingsvraag. Kortom, in de programmering moet ook rekening gehouden worden met een bepaalde 'schuifruimte': beschikbaarheid van voldoende en kwalitatief passend aanbod om in de behoefte van bedrijven te kunnen voorzien terwijl ondertussen de ruimtewinst door verdichten in de bestaande voorraad vraaggericht en passend bij de kwaliteiten van de vraag wordt herontwikkeld. Overigens, als gevolg van het tekort aan bedrijventerrein in de stad en regio constateren we dat herontwikkeling van bestaand vastgoed ook door private partijen wordt opgepakt. Dit resulteert veelal ook in hogere dichtheden en past bij streven naar meer verzakelijking van de bedrijfsruimtemarkt.

Programmeren voor 10 jaar om intensief ruimtegebruik van bestaande voorraad te stimuleren

De regionale programmering van bedrijventerreinen vraagt om een meer flexibele en adaptieve programmering. Immers, wanneer door maximaal verdichten de ruimtewinst in de bestaande voorraad toeneemt, is minder uitbreidingsruimte nodig. Langjarig programmeren heeft financiële consequenties (grondexploitatie) en stimuleert denken als een ontwikkelaar (korte termijn opbrengsten) boven het denken als een belegger. Voor de U16 betekent dit dat, wanneer wordt uitgegaan van programmeren van bedrijventerreinen voor de periode tot 2030, de uitbreidingsvraag (inclusief vervanging) circa 160 hectare bedraagt (scenario 'verdichten', inclusief vervanging, zie paragraaf 3.5). Het huidig (harde) uitgeefbaar aanbod van bedrijventerreinen bedraagt iets minder dan 90 hectare. Dit betekent dat er een aanvullende ruimteclaim is voor circa 75 hectare netto in de regio tot 2030. Daarbij speelt ook dat de uitbreidingsvraag tot en met 2030 (van circa 160 hectare, incl. vervanging), als gevolg van demografische ontwikkeling (groei van banen), fors groter is dan die voor de periode 2031-2040 (van circa 69 hectare in scenario 'verdichten').

Schuifruimte voor kwantitatieve én kwalitatieve ruimte voor lokaal MKB en regionale bedrijvigheid

Voor een deel (circa 65%) bestaat deze ruimteclaim uit (schuif)ruimte voor lokaal MKB (functionele en stedelijke werkmilieus, klein/middelgroot) en daarmee uitbreidingsruimte op gemeenteniveau. Daarnaast gaat het ook om ruimte voor regionaal georiënteerde bedrijvigheid (circa 35%) met een hogere milieucategorie en of grotere kavelomvang vanaf 2 hectare (functioneel werkmilieu, groot/XXL). Voor lokaal MKB is op het niveau van de individuele gemeente nu op meerdere plekken in de regio sprake van een tekort aan ruimte. Ook de ruimte voor bedrijven met voorkeur voor grotere kavels en/of een hogere milieucategorie is beperkt. Daarom is van belang om nu regionaal nieuwe uitbreidingslocaties te programmeren, maar daar ook zorgvuldig/intensief mee om te gaan, zodat wordt voorkomen dat deze

locaties te snel en extensief vullen met nieuwe bedrijvigheid en daarmee ook een ongewenste verhuisbeweging op gang brengen.

Meer ruimte voor informele bedrijfsruimte behouden

Door meer ruimte te reserveren in programma's voor (betaalbare) bedrijfsruimte buiten de formele bedrijventerreinen, kan de ruimteclaim voor formele bedrijventerreinen afnemen. Nu neemt de voorraad van informele bedrijfsruimte (bedrijfsruimte buiten de bedrijventerreinen) al jaren af in stad en regio. Dit is ook terug te zien in de toenemende locatietypevoorkeur (aandeel werkgelegenheid op bedrijventerreinen). Deze toename komt deels door de verplaatsing van bedrijfsruimte en niet-bedrijfsruimtefuncties (zoals leisure en perifere detailhandel) van het stedelijk gebied naar de bedrijventerreinen. Dit is onwenselijk, daar de behoefte aan informele bedrijfsruimte toeneemt. Dit kan enerzijds gaan om bedrijfsruimte in de wijk, maar anderzijds ook om bedrijvigheid in de linten of het buitengebied (bijvoorbeeld ook benutten van vrijkomende agrarische bebouwing).

Nu inspelen op situatie (na 2030) waarin ruimteclaim alleen wordt gefaciliteerd in bestaande voorraad

Door te programmeren voor een periode van 10 jaar, uitgaande van het scenario 'verdichten' kan tijdig worden ingespeeld op het tekort aan kwantitatieve en kwalitatieve uitbreidingsruimte in de regio, maar ook worden bijgestuurd wanneer door het hanteren van een uitgifteprotocol (of regionaal afwegingskader) door verdichten minder ruimte nodig is. Door het monitoren van ontwikkelingen van de werkgelegenheid op bedrijventerreinen en ontwikkeling van de voorraad (zowel in hectare als in m^2 bvo) kan periodiek worden geanalyseerd of het aantal werkzame personen per hectare toeneemt en terreinen arbeids- en ruimte-intensief worden benut. Door nu in te zetten op het hanteren van schuifruimte (circa 75 hectare extra bedrijventerrein tot en met 2030) en het programmeren op basis van het scenario 'verdichten' met een uitgifteprotocol (of regionaal afwegingskader), kan worden ingespeeld op de situatie waarin geen of een beperkte aanvullende ruimteclaim voor bedrijventerreinen meer wordt gefaciliteerd in de toekomst, maar de bestaande voorraad maximaal wordt benut door verdichten (zie ook bijlage B). Daarmee hoeft de uitbreidingsvraag van 69 hectare voor de periode 2031-2040 (scenario 'verdichten') mogelijk niet (volledig) te worden gefaciliteerd.

	Strategie
Regio	• Hanteren van scenario's (2/3) voor verdichten voor uitbreidingsruimte voor bedrijventerreinen in de U16 en daarmee maximaal inspelen op zorgvuldig ruimtegebruik van uitgeefbare voorraad. • Ruimteclaim van circa 75 hectare (exclusief circa 90 hectare uitgeefbaar bedrijventerrein) voor periode t/m 2030 voor bedrijventerreinen, zowel voor lokaal MKB (functioneel en stedelijk werkmilieu, klein en middelgroot) als voor regionaal georiënteerde bedrijvigheid (functioneel werkmilieu, groot en XXL) uitgaande van hogere milieucategorie en/of grotere kavel >2ha). • Alleen ruimte voor nieuw uitgeefbare bedrijven die niet te mengen zijn op locaties elders. • Toewerken naar situatie (na 2030) waarin géén (of slechts zeer beperkt) nieuwe uitleg van areaal bedrijventerreinen nodig is, door maximaal verdichten van de bestaande voorraad. • Monitoren van werkgelegenheid en ontwikkeling van voorraad (in hectare en m^2 bvo) op bedrijventerreinen. • Veel meer ruimte reserveren in programma's voor (betaalbare) bedrijfsruimte buiten de formele bedrijventerreinen. Nu neemt dit al jaren af in stad en regio, terwijl er een toenemende behoefte is aan informele bedrijfsruimte. Dit kan enerzijds gaan om bedrijfsruimte in de wijk, maar anderzijds ook om bedrijvigheid in de linten of het buitengebied (bijvoorbeeld ook benutten van vrijkomende agrarische bebouwing). Voor bedrijfsruimte in de wijk zijn de ligging nabij uitvalswegen met goede (auto)bereikbaarheid, nabijheid van andere bedrijfsruimtegebruikers en nabijheid van voorzieningen belangrijke vestigingsvoorwaarden. Dit vraagt ook om juiste stedenbouwkundige inpassing en gebouwtypologie (zie ook advies 1).
Gemeente	• Binnen de ruimtelijke kaders van de regio programmeren van bedrijventerreinen voor lokaal MKB, met focus op ruimte voor bedrijven die niet of slecht mengen met andere functies (zoals wonen). • Meer circulaire bouwen (waaronder demontabel), zodat adaptief kan worden ingespeeld op toekomstige ontwikkelingen.

3.6 Advies 6: Anticipeer op dreigend tekort aan ruimte voor life sciences, health en duurzaamheid (wetenschap) en creatieve broedplaatsen

Meer aanbod voor Utrecht Science Park nodig: verdichten en actuele verkenning aanvullende locaties
"Het Utrecht Science Park (USP) is een internationale toplocatie. Het USP en de daarmee samenhangende locaties in de omgeving zijn ingericht als internationale toplocatie" (bron: Ruimtelijk-economische koers U10). We constateren dat, op basis van het hoge groeiscenario (gebaseerd op jaarlijkse groei van werkgelegenheid op USP en USP Bilthoven in de periode 2014-2018) er op korte en (middel)lange termijn een tekort aan aanbod beschikbaar is. Huidige marktverwachtingen zijn dat zowel op korte als (middel)lange termijn de groei van banen op USP zelfs hoger uitvalt dan uit het maximale scenario van de prognose volgt. Dit betekent een kwantitatief én kwalitatief tekort aan uitbreidingsruimte. Het verdichten van USP biedt hiervoor mogelijkheden inclusief versterken van de mobiliteit, daarnaast kan worden gezocht naar uitbreidingslocaties in de directe nabijheid (zoals op Rijnsweerd). In lijn met de strategie om te komen tot een regionaal innovatiemilieu, moet aanvullend worden gezocht naar (satelliet)locaties. Voor een ontwikkelingscluster is het gunstig wanneer dat in de nabijheid van het USP is. Voor testclusters (en productie) is een iets grotere afstand geen direct probleem (ter vergelijking: USP Bilthoven ligt op circa 3 kilometer van het USP).

Belang van creatieve broedplaatsen neemt verder toe
Uit recente analyse (Bron: Bureau Buiten, 2019[18]) volgt dat de creatieve sector bovengemiddeld hard groeit en er een tekort aan ruimte beschikbaar is. Het huidige tekort is becijferd op 30.000 m^2, de inschattingen voor het tekort in de komende vijf jaar loopt uiteen van 80.000 tot 200.000 m^2. Juist ook broedplaatsen (en ruimte voor doorstarters) voor de creatieve sector zijn voor de opkomst van de digitaliserering en kennisuitwisseling (experimenteerruimte) van belang. De creatieve sector bestaat uit een breed palet aan bedrijfscategorieën, van architecten, grafisch ontwerpers tot reclamebureaus en adviesbureaus, in verschillende levensfasen (start-ups, scale-ups, corporates), met uiteenlopende huisvestingswensen. Deels gaat het om maakindustrie, maar ook om (hoogwaardige) kantoorgebruikers of eindgebruikers met voorkeur voor een leegstaand winkelpand.

Een groot deel van het huidige aanbod van broedplaatsen is tijdelijk. Vaak gaat het om gebieden waar stadsontwikkeling komt en bestaande gebouwen in afwachting van nieuwe ontwikkelingen (sloop/ herinrichting) tijdelijk leeg staan. Creatieve makers worden vaak in zulke tijdelijke gebouwen neergezet, omdat ze weinig geld kosten en huurders ook weinig geld kunnen opbrengen (Bron: Bureau Buiten, 2019). Van belang is om ruimte voor broedplaatsen te behouden en ook metrages toe te voegen, in lijn met ambitie voor informele bedrijfsruimte.

	Strategie
Regio	• Verkennen van mogelijkheden voor verdichten op het USP. Vervolgens lijkt een actualisatie van verkenning van mogelijke aanvullende locaties in de regio U16 voor uitbreiding van USP wenselijk. • Verbeteren van de bereikbaarheid van USP bij verdichten en snelle groei van het aantal banen. • Monitoren van jaarlijkse groei van banen in life sciences, health en duurzaamheid, in samenhang met monitoren van aantal vestigingen en hoeveelheid vierkante meters.
Gemeente	• De locatie Rijnsweerd, momenteel nog (formele) kantoorlocatie, lijkt mogelijk geschikt als overloopgebied voor het USP. Herontwikkeling van een aantal panden / kavels kan er voor zorgen dat het gebied een minder gefragmenteerd karakter krijgt. Momenteel is de strategie om van Rijnsweerd een meer gemengd gebied (met wonen en voorzieningen) te maken, inclusief de mogelijkheid van vestiging van R&D bedrijven (aanvullend aan USP). • Meer ruimte voor broedplaatsen en/of betaalbare bedrijfsruimte in de stad Utrecht. Instrumentarium benutten om ook daadwerkelijk te realiseren.

[18] Mooi maken; Erfgoed en de kansen voor huisvesting van creatieve makers in de stedelijke regio Utrecht (2019)

4 Hoe nu verder?

4.1 Uitvoeringsarrangementen voor de economische huisvestingsvraag

Samen met uw partners bij zowel publiek als private partijen zoekt u als stad en regio U16 naar een effectieve aanpak om op een zorgvuldige manier te voorzien in de benodigde extra ruimtebehoefte via flankerend beleid en instrumenten. Immers veel ondernemers in alle sectoren en activiteiten zitten nu of zullen de komende jaren ruimtelijk klem komen te zitten, wanneer er niks aan het huidige ruimtegebruik verandert. Dit vergroot de urgentie om de schaarse ruimte binnen de regio U16 en stad Utrecht zo efficiënt mogelijk te gebruiken, aansluitend bij de omvang van de vraag in een bepaald vastgoedsegment, maar meer nog: aansluitend bij het gewenste vestigingsklimaat en uw prioritaire product/marktgroepen.

Daarbij kan het ongewenste neveneffect zijn dat de beroepsbevolking, werkgelegenheid en de positieve agglomeratie-effecten van de stad Utrecht en de omliggende regio teruglopen als clusters van bedrijvigheid onvoldoende interactie hebben (bijvoorbeeld als onderdeel van de circulaire economie). Dit kan leiden tot een zichzelf versterkend proces.

In dit hoofdstuk staat het behouden en realiseren van een toekomstbestendige economische structuur voorop, waarbij versterking van uw belangrijkste product/marktgroepen centraal staan. Vertrekpunt is de (Concept) Regionaal Economische Agenda en Ruimtelijk Economische Koers U10, in combinatie met onze analyses van de regionale behoefte (zie bijlage). Focus ligt op het ontwikkelen van flankerend beleid en instrumentarium om zo te voorzien in de gewenste hoeveelheid huisvesting (panden, ontwikkelruimte), telkens van de gewenste kwaliteiten, in de onderzochte segmenten met de focus op intensief ruimtegebruik en een zo hoog mogelijk aantal banen per m^2.

Hierna gaan we in op de planologische-juridische mogelijkheden (publiekrechtelijk), financieel instrumentarium (privaatrechtelijk). Daaraan voorafgaand staan de belangrijkste principes op een rij die leidend zijn voor de inzet van arrangementen.

4.2 Leidende principes om aan uw huisvestingsbehoefte te voldoen

De volgende principes zijn leidend om zo goed mogelijk te voorzien in de gedifferentieerde huisvestingsbehoefte die de stad Utrecht en regio U16 heeft.

Principe 1: De juiste marktspanning is essentieel
Markstructurering is een centraal begrip bij het selecteren van de juiste arrangementen om werklocaties en gemengde gebieden in de U16 te zekeren. Het gaat dan om het beïnvloeden van de planologisch-juridische, financiële en organisatorische kaders waarbinnen publieke en private (markt)partijen opereren. Door die kaders te bepalen of te veranderen, ontstaat de juiste marktspanning en daarmee een optimale werking van de markt. Dit betekent dat het belangrijk is dat er geen (grote) schaarste aan aanbod is, maar ook geen overaanbod waardoor marktspanning zou ontbreken. Peilstok is telkens de ontwikkeling van het aantal banen per m^2, aansluitend bij de economische scenario's en de beoogde baanontwikkeling. Vanuit dit perspectief moeten de gemeenten in de U16 als marktmeester ervoor zorgen dat er kwantitatief en kwalitatief de juiste hoeveelheid vastgoed (objecten) en (planologisch harde) ontwikkellocaties beschikbaar gemaakt kunnen worden.

Principe 2: Benut beschikbare plancapaciteit strategisch, en breid uit op de beste plekken
De beperkte beschikbaarheid aan plancapaciteit voor nieuwe vastgoedprojecten in de stad Utrecht en regio U16, voor met name (kleinschalige) bedrijfsruimte, bedrijventerreinen en kantoorruimte, vraagt om strategische keuzes tussen en voor nieuwe ontwikkelingslocaties. Dit betekent dat de toegevoegde waarde (in banen en spin-off en versterking van marktgroepen) in combinatie met de mobiliteitsafweging leidend is bij het al dan niet honoreren van de ruimtebehoefte. Dit is een strategische afweging. We raden aan

daarin niet sectoraal of in termen van activiteit te denken, maar veel meer in termen van kwaliteitsmilieu, netwerkvorming, versterking van het vestigingsmilieu en vermengbaarheid (tussen functies, of de vermenging met wonen te denken). Dit vraagt overigens om een aanpassing in de wijze waarop het bestemmingsplan veelal wordt afgebakend (minder sectoraal, met meer afwegingsruimte, en met een scherpe visie op gebieden). In het verlengde daarvan is belangrijk op strategische plekken (bijvoorbeeld binnen een cirkel van maximaal circa 300 tot 500 meter rondom de belangrijkste knooppuntlocaties) te komen tot grotere ruimteproductiviteit, en daarmee (stap voor stap) uitbreiding van de benodigde plancapaciteit. In de praktijk is het belangrijk in de toekomst meer de hoogte en de breedte in te kunnen.

Principe 3: Vergroot de ruimte-effectiviteit binnen bestaand ruimtebeslag
Het ruimtegebruik van veel bestaande bedrijfsruimtegebruikers kan flink efficiënter. Dit geldt zowel voor eenvoudig vermengbare functies binnen het stedelijk weefsel, als ook voor bedrijfsruimtegebruikers op bedrijventerreinen. We verwachten dat veel bedrijven, zowel in de bestaande situatie als bij verplaatsing, het kavel efficiënter kunnen inrichten en gebruiken. Op basis van een moderne terreinquotiënt verwachten we dat een ruimtewinst van maximaal circa 25 tot 30% haalbaar is. Voor mengbare bedrijven zit deze ruimtewinst bijvoorbeeld in het realiseren van gezamenlijke faciliteiten en meer stapelen in woonwijken. Voor niet vermengbare bedrijven zit het vooral in efficiënt verkavelen, hogere bouwhoogte en bebouwingspercentages, oplossingen voor parkeren onder of bovenop het pand en/of optimalisering van de netto-bruto verhouding.

Principe 4: Zet waar mogelijk in op vermenging
In de stad Utrecht lijkt de behoefte aan meer mengen vooralsnog groter dan in de regio. Ook gezien de behoefte aan stadsverzorgende bedrijven, meer mogelijkheden voor hoogbouw (stapelen) en afstanden binnen de stad. Echter, ook in de regio U16 zijn nu al voorbeelden van mengen van wonen en werken op locatieniveau. We verwachten dat in 2040 het mengen ook in de regio meer gemeengoed is. Inzetten op zoveel mogelijk dubbelgebruik en stapelen, biedt dan ook veel kansen om de plancapaciteit binnen bestaand ruimtebeslag stap voor stap te laten meegroeien met de behoefte. Naast mengen van wonen en werken, gaat het hierbij ook om functies als recreatie, groen, horeca en sport.

Leidende indicatoren om de vermengbaarheid te bepalen zijn:
1. Verkeer aantrekkende werking (hoe hoger hoe minder mengbaar)
2. SBI-code score
3. Milieucategorie (> hindercategorie 3 is menging lastig)

Maatregelen die bedrijven mengbaarder maken verschillen per situatie en kunnen op kavel-, blok- of gebiedsniveau worden toegepast. Voorbeelden van maatregelen zijn onder andere:
- Beperken van laad- en lostijden
- Inpandig laden en lossen (of op mobilteitshubs)
- Extra maatregelen tegen geur, hinder en groepsrisico

MENGBAARHEID WONEN EN WERKEN OP GEBIEDSNIVEAU

Mengen van wonen en werken kan op verschillende ruimtelijke schaalniveaus: op blok-, kavel- en gebiedsniveau. In de stad Utrecht en de regio U16 wordt doorgaans op blok- en kavelniveau gemengd en daarbij wordt veelal het uitgangspunt gebruikt dat tot milieucategorie 3 mengbaar is. In de praktijk blijkt echter dat er ook bedrijven in milieucategorie 3.2 de ambitie en mogelijkheden hebben om te blijven opereren in een woon-werkwijk en daadwerkelijk ingepast kunnen worden. Zeker als er niet op kavel- maar op gebiedsniveau een oplossing wordt gezocht.

Bedrijven gebruiken overigens niet altijd alle milieuruimte die ze wel hebben op basis van de (administratieve) milieucategorie. Menging met wonen kan in de praktijk eenvoudiger zijn als een bedrijf die milieuruimte niet meer nodig heeft en af wil staan (veel bedrijven houden er vanuit strategisch oogpunt echter graag aan vast), dan wel de milieuruimte inpakt, waardoor de hindercategorie substantieel verlaagd kan worden. Maatwerk voor specifieke bedrijven die als 'zwaar' te boek staan kan in de praktijk inpassing met wonen best mogelijk maken, hier zijn in Nederland inmiddels goede voorbeelden van. Daarnaast is het zo dat de CHW en de Omgevingswet die naar verwachting in 2021 in gaat meer flexibiliteit en afwegingsruimte hierin mogelijk worden.

Principe 5: Zet zoveel mogelijk in op onderscheidende locaties

Juist de komende jaren is het belangrijk om onderscheidende locaties te creëren, vanwege de sterke groei die de stad Utrecht en U16 moeten realiseren in aantal banen en om aan de ambities uit de (Concept) Regionaal Economische Agenda en de Ruimtelijke-Economische Koers te voldoen (complementaire werklocaties en verdichten op men name multifunctionele knooppuntlocaties). Kiezen voor de juiste locatie en het toevoegen van veel (gebieds)kwaliteit is daarbij essentieel.

Principe 6: Steek in op een regio breed consistent pakket aan arrangementen en instrumenten om goede werklocaties en gemengde gebieden te stimuleren

In het verlengde van de vorige uitgangspunten, ligt het voor de hand om overheidsbeleid op alle fronten consistent in te steken en daarin publiekrecht, en privaatrechtelijke financiële arrangementen en organisatorische aspecten goed te combineren, om zo bij te dragen aan de gewenste marktstructurering, met voldoende marktspanning zonder schaarste, aansluitend op het realiseren van de gewenste werklocaties en gemengde gebieden.



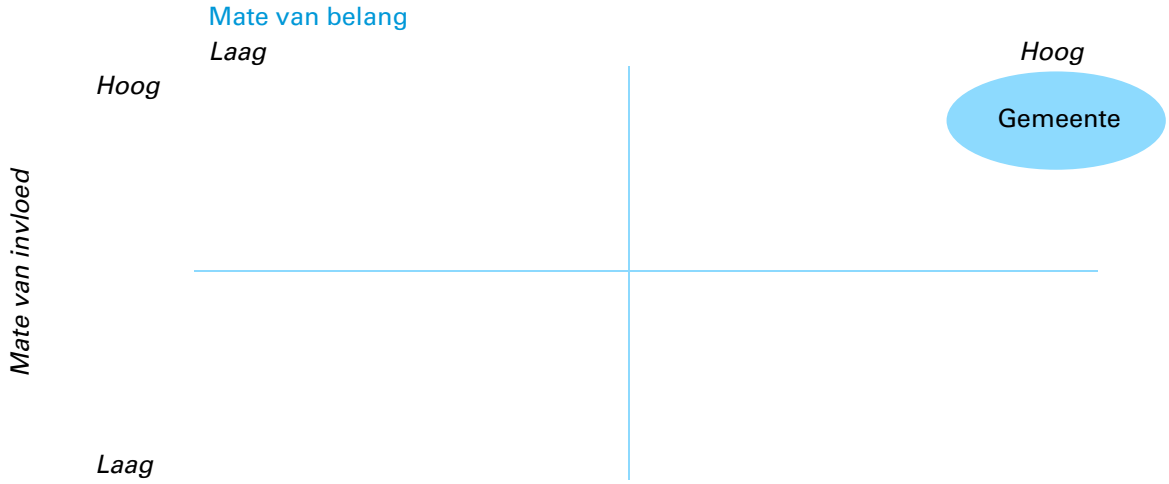
Daarnaast is belangrijk in te steken op stimuleringsmaatregelen voor bijvoorbeeld startende ondernemers, creatieve bedrijvigheid, energietransitie, maar ook verhuurbeleid van panden in eigendom, of in exploitatie, en de keuze over wel of geen actief grondbeleid aan te laten sluiten bij het ruimtelijk beleid. Van belang is om dit een op een te laten aansluiten bij de visie op de kwantitatieve en kwalitatieve marktbehoefte voor uw prioritaire werklocaties.

Principe 7: Handel alleen vanuit een private rol wanneer u als gemeente in de U16 daadwerkelijk de meest aangewezen partij bent om dat te doen.

Een belangrijk element is verder dat wanneer u als gemeente in de regio U16 verder gaat dan vanuit de publiekrechtelijke rol noodzakelijk is, en bijvoorbeeld overweegt actief te worden in de markt voor werklocaties, of voor ruwe bouwgrond en het branden en vermarkten van locaties, we uitdrukkelijk

aanraden hier alleen in te stappen, wanneer andere (private markt)partijen dit niet doen, of dit niet kunnen. Dit is nodig om vanuit maatschappelijk oogpunt tot een zo efficiënt mogelijke inzet van collectieve middelen te komen. In de praktijk betekent dit vooral een rol als grondverwerver en grondexploitant.

We raden aan in de besluitvorming alleen in te steken op thema's waar bij het belang van de gemeente/regio en de invloed van de gemeente/regio hoger is dan van andere partijen.



Principe 8: Denk in kasstromen voor gebieden als basis voor projecten
Het is belangrijk zoveel mogelijk gebiedsgericht te komen tot een integratie van alle kasstromen die in gebieden voorkomen. Dit wijkt af van een traditioneel traject van gebiedsontwikkeling waarin sprake is van gescheiden ontwikkeling, exploitatie en beheer van bestaand stedelijk gebied. De gemeente moet de switch maken naar: gebiedsontwikkeling nieuwe stijl (2.0: organische gebiedsontwikkeling, of 3.0: het gebiedsgerichte kasstromen denken). Daarnaast gaat het erom binnen heldere planologische kaders privaat initiatief zoveel mogelijk te verleiden te investeren. In deze integrale benadering worden alle kasstromen zoals die binnen een gebied voorkomen meegenomen in de afweging of een bepaalde businesscase aantrekkelijk is. Dit in contrast tot een klassieke benadering waarin alleen kasstromen gerelateerd aan de grondexploitatie en het bouwproces worden meegenomen in de afweging of een business case, zoals binnenstedelijk herontwikkelen en transformeren aantrekkelijk is. De kasstromen hebben naast de grond- bouw en ontwikkelingsexploitatie betrekking op bijvoorbeeld de beheerexploitatie, verduurzaming en renovatie, en overwegingen over de exploitatie van openbaar vervoer en de aanleg en het onderhoud van infrastructuur en andere nutsvoorzieningen. Het denken in kasstromen is 'gebiedsontwikkeling nieuw stijl' en nog experimenteel.

Principe 9: Liefde voor bestaand vastgoed
Er is sprake van een trendbreuk in de huisvestingswensen en eisen die aan werklocaties gesteld worden, ten faveure van bestaande panden. Dit vergroot de transformatiepotentie van het vastgoed. In de bestaande voorraad is verandering het leeuwendeel van de opgave, in plaats van de dominantie van 'nieuwbouw om de nieuwbouw'. Herstructurering en herontwikkeling van bestaande werklocaties, in combinatie met zo intensief mogelijk met bestaande ruimte omgaan is de uitdaging richting 2040.

Hierna werken we de hoofdlijnen uit van de arrangementen die u kunt inzetten om in stad Utrecht en regio U16 te komen tot een zo goed mogelijke kwantitatieve en kwalitatieve match tussen vraag en aanbod en daarmee te voorzien in de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte voor uw product/marktgroepen.

4.3 Voorzien in voldoende planologische ruimte op de juiste locaties

Planologisch aanbod in beeld brengen in lijn met vraag en aanbod uit de behoefteanalyse

De kernopgave van de stad Utrecht en regio U16 is het kwantitatief en kwalitatief in balans brengen van vraag naar en aanbod in alle relevante marktsegmenten. Dit betekent dat er voldoende aanbod is, en dat kwalitatief het juiste aanbod op de juiste plaats is gesitueerd. Het is belangrijk te komen tot voldoende planologische ruimte op de beoogde ontwikkellocaties.

Daarnaast zitten er waarschijnlijk nog veel ontwikkelingskansen in bestaande bestemmingsplannen verborgen. Denk aan restcapaciteit op bestaande locaties/objecten, gemengde functies/doeleinden met mogelijkheid voor een bepaalde functie (in de praktijk speelt dit waarschijnlijk vooral voor winkelruimte en kantoren). Daarnaast zijn door middel van een wijzigingsbevoegdheid in een bestemmingsplan extra planologische mogelijkheden te maken.

Het goed in kaart brengen, monitoren en hier en daar mogelijk ook opschonen van restcapaciteit in bestemmingsplannen (en straks het omgevingsplan) is een belangrijke opgave om te komen tot de gewenste planologische behoefte.

Financial engineering

We adviseren om in het verlengde van het planologisch aanbod, ook de privaatrechtelijke status en financiële status van projecten in beeld te hebben. We duiden dit aan als ‘financial engineering’. Dit houdt in per plan:

- Definitief vaststellen van omvang, branchering, marktoriëntatie en status van het plan (hard, zacht, wordt er al gebouwd?). Wat kan er per saldo worden toegevoegd, kwantitatief en vooral kwalitatief?
- Financiële en juridische aspecten nader in kaart brengen: onderliggende contracten en prestatieafspraken.
- Op basis van (1) en (2) zo nodig:
  - Grondexploitaties aanpassen.
  - Gebiedsstrategie aanpassen.
  - Planologische processen opstarten om extra plannen in uitvoering te krijgen.
  - Indien nodig: voorzienbaarheid creëren voor bestemmingen die onwenselijk zijn op een bepaalde locatie.

Nieuwe initiatieven accommoderen

Heel wezenlijk is nieuwe initiatieven te faciliteren op de gewenste functies binnen de behoefte aan werklocaties en gemengde gebieden. Voor nieuwe initiatieven raden we aan een toetsingskader te hanteren. Daarnaast kan de Ladder voor duurzame verstedelijking een procesvereiste zijn.

Tabel 5: voorbeeld toetsingskader

Thema	Toelichting
Locatie Inclusief kaart precieze afbakening	•
Huidige planstatus in bestemmingsplan	•
Huidige situatie (kwantitatief) • Omvang gebied in m² • Actuele leegstand	•
Huidige situatie (kwalitatief) • Compacte beschrijving • Belangrijke trekkers • Onderscheidend vermogen • Indicatieve reikwijdte (trekkracht)	
Ambitie: Door gemeente/regio gedragen voorstel met gewenst:	•

• Label (groei, balans, herbestemmen/transitie, in lijn met RSU en/of beoordeling werklocaties in factsheets) • Bij kantoren: alleen nieuwe meters op knooppuntlocaties (met voorkeur voor primaire locaties in de stad met treinstation) • Gebiedsafbakening op kaart • Samenhang met marktgroepen / productgroepen en Gezond Stedelijk Leven • Programma kwantitatief en kwalitatief	
Samenhang met beleid • Provinciaal beleid • Ruimtelijk Economische Agenda • Ruimtelijk Economische Koers U10 • RSU en REP	•
Belangen in plangebied • Afspraken • Ondernemers en overige externe stakeholders	•
Neveneffecten hoofdstructuur • Kwantitatief • Kwalitatief	•

Bron: Stec Groep, 2020

4.4 Verdichten en intensief ruimtegebruik

Regionaal uitgifteprotocol voor nieuwe uitgeefbare bedrijventerreinen

Het hanteren van een regionaal uitgifteprotocol voor nieuwe bedrijventerreinen werkt tweeledig: enerzijds wordt van bestaande bedrijven geëist om bij nieuwvestiging eerst aan te tonen dat het bestaand object en kavel zo zorgvuldig mogelijk zijn gebruikt (en geen ruimtewinst meer mogelijk is om in de behoefte te voorzien). Anderzijds zorgt het ervoor dat de nieuw uit te geven kavels zo zorgvuldig en intensief mogelijk worden bebouwd. Van belang is om het uitgifteprotocol regionaal te hanteren, waarbij zowel stad als regio dezelfde uitgangspunten hanteren. De markt voor bedrijventerreinen is weliswaar grotendeels (boven)lokaal en (sub)regionaal (merendeel van verhuisbewegingen is binnen een straal van 10 kilometer), voorkomen moet worden dat wordt verhuisd naar een andere gemeente om de eisen vanuit zorgvuldig ruimtegebruik te omzeilen. Dit betekent tegelijkertijd ook dat kritisch moet worden gekeken naar de grondexploitatie van bedrijventerreinen. Het uitgiftetempo is niet meer leidend, maar juist het streven naar zorgvuldig ruimtegebruik. Dit betekent veelal een afnemende jaarlijkse uitgifte (en meer investeringen in de bestaande voorraad).

Instrumentarium voor intensief ruimtegebruik (scenario's 2 en 3) regionaal inzetten

De scenario's die inzetten op verdichten en intensief ruimtegebruik (zie paragraaf 2.7) vragen om heldere regionale afspraken en sterke samenwerking. Het gericht inzetten van instrumentarium helpt daarbij. We raden het volgend aan:

- Hanteer een (regionaal en/of provinciaal) ingroeimodel voor gradueel steeds sterker verdichten met een tijdshorizon tot (2040).
- Gebruik een strikt regionaal uitgifteprocotol (zie ook hierboven) voor nieuwe ontwikkellocaties (ook voor lokaal MKB). Kernelementen hierin zijn:
    - Bestemmingplannen zijn ingericht op maximaal intensief (op kavelniveau).
    - Er zijn heldere kwantitatieve kaders (programmering), gekoppeld aan ruimtewinst.
    - Er zijn goede voorbeelden van maximaal intensief toegesneden op de specifieke sector (intensief ≠ voor elke sector).
    - Ruimtegebruik is gekoppeld aan de duurzaamheidsambities (energietransitie, hittestress, vergroenen, klimaatadaptatie en omgaan met bodemdaling et cetera).
    - Focus op clusteren van bedrijven (circulaire economie).

- Goed monitoren van de ontwikkeling van het aantal banen per m^2.

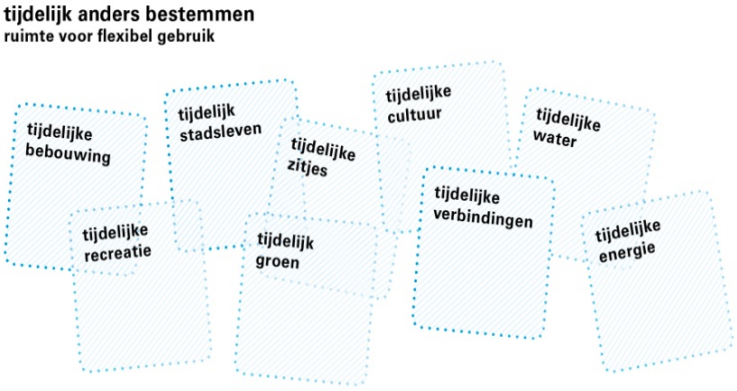
- Werk met kwalitatieve kaders voor behoud én groei van bedrijfsruimte in de wijk (zoals het gebruik van heldere spelregels voor mengen en verdichten, geborgd in contracten en anterieure overeenkomsten) én (behoud van) bedrijvigheid in de linten.

4.5 Bestaande ruimte beter benutten

Het is van wezenlijk belang om binnen bestaand stedelijk gebied de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten. Hierbij moet men vooral denken aan instrumenten als Tijdelijk Anders Bestemmen, TREXen, en portfolio's vormen.

Tijdelijk anders bestemmen

Tijdelijk ander gebruik van (leegstaande) ruimte voor functies die niet concurrerend zijn met reguliere vastgoedmeters, bijvoorbeeld voor particuliere opslag, kunst, cultuur en buurtvoorzieningen.
Dit zorgt niet alleen voor reuring en identiteit, maar helpt (soms) ook voor het op de kaart zetten van de locatie (branding). Interessant is om financiers en lokale beleggers daarbij deelgenoot te maken, immers, de vastgoedleegstand levert niemand iets op en leidt tot verloedering. Een tijdelijke invulling is daarom vaak wenselijk. Dit vraagt om het flexibel hanteren van het bestemmingsplan en regelgeving.



bron: Stec Groep

Transformatie/transitie-exploitatie (T(R)EX)

Het komt bij de transitie van complexe binnenstedelijke locaties voor dat gebouwen lange tijd leeg staan of grote kavels in het stedelijk (of bebouwd) gebied lang braak liggen, voordat ze in aanmerking komen voor (her)ontwikkeling. Met behulp van een tijdelijke exploitatie van de grond (tex) of van opstallen (trex) kunnen toch opbrengsten worden gegenereerd, vooruitlopend op een eventuele definitieve (her)ontwikkeling. Bovendien wordt verder verval tegengegaan en zijn rentekosten vergoed. De trex stuurt op kasstroom in plaats van op saldo. Het moet dienen als een vliegwiel, door de meerwaarde van kavels en gebouwen te herinvesteren in het gebied en daarmee nieuwe investeringen vanuit de markt te stimuleren. Met behulp van een tijdelijke exploitatie kan worden voorkomen dat voorfinanciering van een gebiedsontwikkeling te groot wordt en kan de fasering van de gebiedsontwikkeling of het uitstellen van een geplande gebiedsontwikkeling worden gefinancierd. Bij leegstaande panden kan de aantrekkelijkheid voor tijdelijke functies worden bepaald. Hierbij geldt dat hoe groter het aantal mogelijke functies, hoe hoger de alternatieve aanwendbaarheid en des te lager het leegstandsrisico.

Aandachtspunt bij de t(r)ex is een gezonde businesscase. Er moet een reële inschatting worden gemaakt van de kosten én opbrengsten van de tijdelijke exploitatie en de risico's die erbij horen. Dit kan vervolgens worden vergeleken met de situatie waarin helemaal niets wordt gedaan (en het pand of kavel dus niet wordt gebruikt). Vaak blijkt dat een tijdelijke invulling al snel meer oplevert dan niks doen met een pand. Daarbij geldt ook dat leegstand per definitie leidt tot snellere verloedering van een pand.

Belangrijk is om goed naar de kostenkant te kijken: zo kunnen de energielasten van oudere, slecht geïsoleerde gebouwen bijvoorbeeld behoorlijk oplopen. Veiligheidsvoorschriften kunnen ook een onverwacht grote kostenpost vormen. In de exploitatie moet dit mee worden genomen. De opbrengstenkant verdient ook aandacht: startende ondernemers, ZZP'ers en/of creatieve bedrijfjes redden het bijvoorbeeld soms niet zonder subsidie. Belangrijk is om te bezien of de exploitatie de vaste kosten dekt. Hiervoor is het belangrijk om inzicht te krijgen in de mogelijke investeringen die nodig zijn voor de functiewijziging en welke exploitatiekosten er verder aan gekoppeld zijn.

Aandachtspunt voor de tijdelijke exploitatie van grond is dat flexibele gebouwen op dit moment onder een bestemmingsplan slechts een exploitatietermijn van tien jaar hebben. Onder de CHW is het mogelijk de exploitatietermijn te verlengen naar een commercieel meer interessante benadering.

Vastgoedmatch /'vastgoedloods'/'urbanisator'

Sturen op een gezonde vastgoedmarkt door transparantie, monitoring en verbinden van ideeën. Zoveel mogelijk optreden als vastgoedmatch(er) zal zorgen voor meer inzicht in de ontwikkelingen op de vastgoedmarkt. We zien dit als een vorm van accountmanagement die weliswaar al veel door gemeenten wordt gedaan, maar die vrijwel altijd onvoldoende capaciteit heeft, terwijl de meerwaarde van een goede matcher niet overschat kan worden.

Door ook als gemeente in de U16 nog meer te treden als vastgoedmatcher (bijvoorbeeld specifiek voor circulaire bedrijven en maakindustrie, maar ook zeker voor uw lokale, reguliere MKB) ontstaat verdere verbetering van het werkklimaat voor investeerders en ondernemers. Daarnaast is het een relatief veilig instrument: er wordt namelijk geen directe ingreep gedaan. De matcher (of 'loods') brengt ruimtezoekers en -aanbieders met elkaar in contact. De persoon/het bureau verzamelt en deelt kennis op het gebied van ruimtevraag en -aanbod met alle spelers op de vastgoedmarkt. Daarnaast signaleert en communiceert de loods tijdig trends en ontwikkelingen in de relevante markt en wijst partijen op kansen en bedreigingen. Waar nodig denkt de matcher mee met verbetering van mogelijke business cases en zet deze alle kennis en kunde in om risico's te verminderen. Ook biedt de loods ondersteuning in gemeentelijke procedures en nieuwe wetgeving zoals de Omgevingswet. Met als resultaat: creatief gebruik van vastgoed dat al langere tijd leeg staat en versterking van het ondernemerschap en het vestigingsklimaat van stad Utrecht en regio U16. Dit is niet alleen interessant voor de winkelmarkt in de regio U16, maar ook voor de kantorenmarkt buiten de stad, waar kwantitatief voldoende meters beschikbaar zijn (overaanbod).

Portfolio's maken

Portfoliovorming ontsluit het investeren in de transitie van de stad Utrecht en U16 voor private investeerders. Het instellen van een 'U16-portfolio of Utrecht-portfolio' zou een regeling kunnen behelzen van meerdere marktpartijen waarin (stedelijke) herstructureringsprojecten ondergebracht worden, om zowel de kapitaalbehoefte als de opbrengsten meer te stroomlijnen. Binnen de regeling worden financiële tegenvallers van het ene project opgevangen door de inkomsten van andere projecten. Het is een methodiek om via gecombineerde projecten efficiency- en schaalvoordelen te behalen. Publieke partijen bakenen pakketjes met transformatie en nieuwbouwprojecten af, waar diverse marktpartijen op kunnen inschrijven.

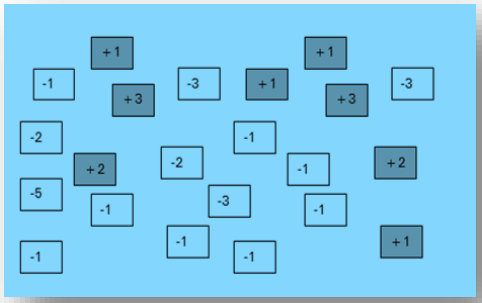
De aanpak lijkt op de ervaringen die u als regio U16 en stad heeft met de Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (OMU), met dien verstande dat deze aanpak gefocust is op herontwikkeling van deelgebieden of op pandniveau.

VOORBEELD VAN PORTFOLIO'S

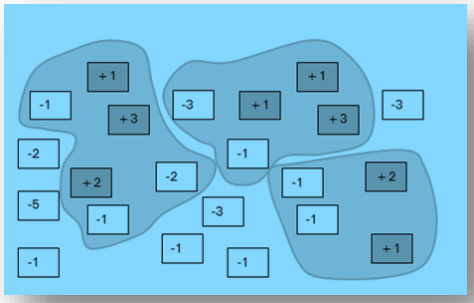
In onderstaand voorbeeld is een aantal (herontwikkelings)projecten weergegeven met elk een positief of negatief ontwikkelingsresultaat. In situatie 1 werken we zonder en in situatie 2 met portfolio's:

- In situatie 1 worden de objecten los van elkaar op de markt gezet. In totaal wordt dan minder dan de helft van de projecten uitgevoerd (8 van de 20 projecten). Het is namelijk de verwachting dat ontwikkelaars en /of beleggers zich alleen inschrijven op projecten die leiden tot een positief resultaat.
- In situatie 2 worden objecten in een portfolio op de markt gezet. Dus een project met een positief resultaat wordt samen op de markt gezet met een project met een negatief resultaat. Het gevolg is dat circa 75% van de projecten wordt gerealiseerd (15 projecten).

Situatie 1



Situatie 2



Het afbakenen van de pakketjes met transformatie en nieuwbouw zal in de regel mede betrekking hebben op eigendommen van private partijen. Teneinde deze processen effectief te laten verlopen verdient het aanbeveling om met de private partijen, waar binnen het pakket de sloop en transformatie betrekking op heeft, afspraken te maken. Dit kan worden gezien als een vorm van vooroverleg over minnelijke verwerving binnen de systematiek van onteigening. Op deze wijze kan worden voorkomen dat er langjarige procedures ontstaan over de sloop en transformatie, die in het proces achterblijft bij de ontwikkeling en realisatie van nieuwe functies. Dit instrument past binnen het juridisch kader, en vraagt evenwel de nodige zorgvuldigheid.

Tabel 6: instrumenten naar toepassingsbereik

	Gebouwnivau	Gebiedsniveau	Gemeenteniveau
Tijdelijk Anders Bestemmen	X	X	X
Transformatie-exploitatie (T(R)EX)	X	X	X
Portfolio's vormen		X	X

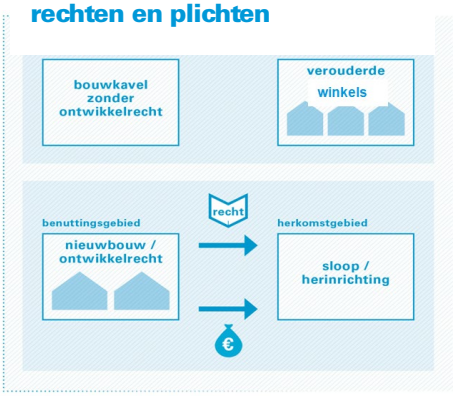
4.6 Komen tot een optimale marktspanning

De regio U16 heeft, ondanks tekorten op goede knooppuntlocaties en aan bedrijventerreinen, ook te veel vastgoed en er is structurele leegstand op locaties (met name winkelgebieden en kantoorlocaties buiten de stad) die ongewenst is, omdat deze het aangezicht van een gebied te niet doet. Door individuele panden te slopen vermindert het aanbod of ontstaat er ruimte voor herontwikkeling waar dat gewenst is. Met name de situatie dat er geen sprake is van herontwikkeling, is in de praktijk lastig. Er zijn dan geen inkomsten die tegenover de kosten van sloop staan.

Verhandelbare ontwikkelrechten en –plichten

Verhandelbare rechten en plichten zijn gebaseerd op het uitgangspunt dat rechten uit de markt worden genomen en dat deze worden verplaatst naar een benuttingsgebied (een gewenste ontwikkellocatie). Het bijzondere aan verhandelbare rechten en plichten is dat deze een bredere toepassing kunnen hebben, bijvoorbeeld tussen verschillende vastgoedsegmenten. Daarnaast kunnen rechten op ontwikkelingsmeters privaatrechtelijk verhandeld worden, waardoor dit arrangement neutraal kan zijn voor overheden.

Figuur 17: Schematisch overzicht verhandelbare rechten en plichten



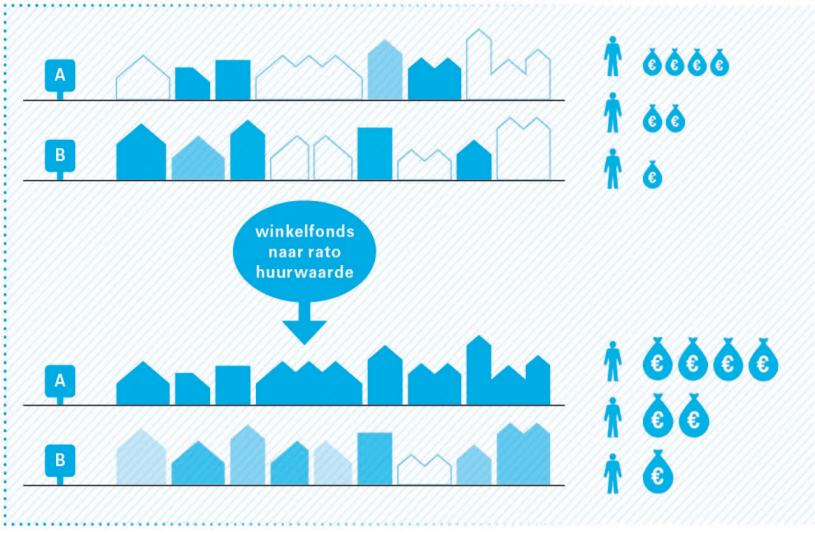
De verhandelbare rechten en plichten geven de mogelijkheid tot kostenverevening van investeringen in bijvoorbeeld de sloop van vastgoed, door zowel vanuit het nieuwe programma als vanuit een onttrekking van een bestemming een commerciële waarde te genereren. Immers zonder onttrekking geen nieuw recht en zonder dat nieuwe recht geen recht op ontwikkeling.

Belangrijk voor het ontstaan van verhandelbare rechten en plichten is dat deze verhandelbare rechten in het gebied waarbinnen deze rechten benut kunnen worden in publiekrechtelijke zin geen concurrentie mogen ondervinden met andere reeds vergeven ontwikkelingsrechten. Er is een actieve houding van de overheid nodig waarin het teveel aan plantitels voor vastgoed uit de markt wordt weggenomen en randvoorwaardelijk wordt gemaakt aan herontwikkeling.

Cruciaal is om allereerst afspraken te maken over aantrekkelijke en minder aantrekkelijke gebieden in de gemeente, waarin kwalitatieve afwegingen plaatsvinden tussen gebieden en dit wordt verankerd in een omgevingsvisie of omgevingsplan (bestemmingsplan verbrede reikwijdte onder de CHW). Deze denkwijze van ‘dynamisch voorraadbeheer’ of ‘salderen’ sluit sterk aan bij de denkwijze van de Omgevingswet, waarin binnen de gemeente keuze gemaakt kan worden voor een gebiedsgerichte invulling van spelregels. Hierdoor vergroot het speelveld voor dit soort arrangementen aanzienlijk, zonder dat de wetgeving voor verhandelbare rechten daadwerkelijk verandert.

Stedelijke kavelruil

Bij stedelijke kavelruil (als nieuw instrument onder de Omgevingswet) is geen sprake van verwerving, maar juist van uitruil van eigendommen in een gebied om een nieuwe compactere ontwikkeling mogelijk te maken (bijvoorbeeld versterking van het centrumgebied, ten koste van een overschot aan aanloopstraten). Alle eigenaren in het gebied dragen tijdelijk hun grond- en vastgoedeigendomsrechten over aan een (op te richten) gebiedsontwikkelings-maatschappij, tegen de waarde bij het huidige gebruik. De ontwikkelingsmaatschappij werkt vervolgens aan de herontwikkeling. Daarna krijgen de oorspronkelijke eigenaren weer eigendomsrechten toegewezen, gelijk aan hun oorspronkelijk aandeel in het gebied of ze worden gecompenseerd voor eventueel verlies van hun rechten. Alle eigenaren profiteren van de waardevermeerdering, maar dragen ook, naar rato van hun aandeel in de waardestijging, bij aan de herontwikkelingskosten voor de versterking van het centrumplan.



Stedelijke kavelruil kan als vrijwillig – door gebiedspartijen te kiezen– instrument aantrekkelijk zijn voor de

transitieopgave in de regio U16, omdat de huidige waarde van vastgoed substantieel lager is dan de toekomstpotentie in vergelijking tot vastgoed op goede locaties en omdat sprake is van een versnipperd eigendom met diversiteit van eigenaren. Het geeft de mogelijkheid de kosten van transformatie of herontwikkeling te compenseren met de waarde die wordt gecreëerd. Wel is dit systeem alleen interessant als sprake is van positieve waardeontwikkeling, wat bij toevoeging van bebouwbaar vloeroppervlak eerder te garanderen is. Daarnaast kan een te groot aantal eigenaren (meer dan circa 15) de onderhandelingen compliceren.

Het Rijk heeft in de Aanvullingswet Grondeigendom (conceptversie februari 2019) een wettelijke regeling voor Stedelijke kavelruil opgenomen. In de wettelijke regeling zit echter geen doorzettingsmacht opgenomen (dat medewerking verplicht kan worden als meer dan bijvoorbeeld 70% van de eigenaren dat aantrekkelijk vindt). Daarnaast is belangrijk praktische ervaring op te doen met stedelijke kavelruil in de vorm van pilotprojecten in de regio U16. We zien dit praktisch gezien het meest geschikt voor winkelgebieden (zie figuur), al is het toepassingsbereik in principe breed.

Dispositie kansarm vastgoed

Door meerdere vastgoedstraten (winkelgebieden) met veel leegstand met elkaar te verbinden tot één straat met gevulde panden en een straat met leeg vastgoed die kan worden herbestemd. Dit is een variant op stedelijke kavelruil. Het kan ook gaan om een gefaseerde ontwikkeling: dan spreken we van een ‘ruilketen’.

De waarde van beide straten, bestaande uit huuropbrengst, vastgoedwaarde, afschrijving, en dergelijke, gaat in een gezamenlijk fonds. Daaruit wordt het ene pand gekocht en het andere getransformeerd of uit de markt gehaald volgens een nader te bepalen verdeelsleutel. Ook in te zetten bij (particuliere) beleggers die eigenaar zijn van meerdere panden.

Tabel 7: instrumenten naar toepassingsbereik

	Gebouwniveau	Gebiedsniveau	Gemeente-niveau	Gemeenteniveau
Verhandelbare ontwikkelrechten en plichten		X	X	X
Stedelijke kavelruil		X	X	X
Dispositie kansarme vastgoed	X	X	X	X

4.7 Verbeteren gebiedsfinanciering

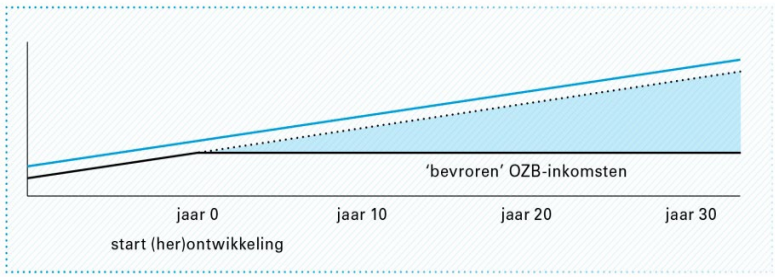
Het denken in gebiedsgerichte financieringsvormen maakt het makkelijker om binnen één gebied koppelingen te maken tussen bijvoorbeeld sloop of transformatie, en nieuwbouw of herontwikkeling. Telkens zit de uitdaging erin private partijen te stimuleren om op een zakelijke en consistente manier een bijdrage te leveren aan het nieuwe marktevenwicht in een bepaald gebied. Gebiedsgerichte businesscases waar de cash flow van sloop en nieuwbouw in het gebied gekoppeld zijn dragen hieraan bij, naast allerlei vormen om ‘gebiedsfondsen’ te vormen, waar de benodigde investeringen mee gedaan kunnen worden. De gebiedsfinancieringen zijn ook altijd revolverend, dat betekent dat het geld niet in het project achter kan blijven, maar terug moet vloeien naar het gebied.

Tax Increment Financing (TIF) en Lease Increment Financing (LIF)

Bij Tax Increment Financing (TIF) worden publieke gelden (via OZB belasting) lokaal geïnvesteerd in herontwikkelingsprojecten die zonder overheidsingrepen niet kansrijk zijn. Dit arrangement verlangt dus een zeer actieve houding van de overheid. De investering zorgt voor een verhoogde aantrekkelijkheid, wat leidt tot meer private ontwikkeling. Dit leidt tot extra belastinginkomsten die gedurende het proces worden gebruikt als input. Daarmee bedruipt het project zichzelf als het ware. Dit systeem is gangbaar in de VS en Engeland, en in Nederland maakt Nijmegen er gebruik van.

Wanneer in Nederland zou worden gekozen voor het hanteren van een TIF, worden de inkomsten uit de OZB gekoppeld aan een herontwikkelingsgebied. De gebiedsgerichte inzet (en mogelijk verhoging) is erop gebaseerd dat de gemeente via de OZB meeprofiteert van waardevermeerdering van het particulier eigendom. Alle OZB-inkomsten aan de start van een bepaalde (her)ontwikkeling worden hierbij vastgelegd (en bevroren) en blijven ook daarna naar de publieke middelen toevloeien voor onderhoud van de openbare ruimte. Door de investering (als gevolg van de herontwikkeling) ontstaat waardevermeerdering en stijgt de OZB. De OZB die boven de vrieslijn binnenkomt wordt gebruikt om de initiële investeringen terug te verdienen. Deze inkomstenstijging kan echter ook vooraf (op basis van een prognose van de toekomstige waarde) gebruikt worden om gebiedsontwikkeling te financieren.

Figuur 18: Weergave werking tax increment financing



kosten voor publieke middelen stijgen jaarlijks door inflatie, loonkosten, bevolkingsgroei etc.

inkomsten voor publieke middelen stijgen jaarlijk door verhoging van de OZB-inkomsten

bij de start van de (her)ontwikkeling worden inkomsten vanuit de OZB bevroren, terwijl kosten voor publieke middelen nog steeds stijgen

toenemende OZB-inkomsten worden benut voor het financieren van de (her)onwikkeling

door de (her)ontwikkeling ontstaat waardevermeerdering en stijgt de OZB, de inkomsten die boven de vrieslijn uitkomen worden gebruikt om initiële investeringen terug te verdienen

bron: Wikipedia, bewerking Stec Groep

In Nederland is het aandeel OZB (in vergelijking tot andere landen) vrij laag. In plaats van OZB zou dit systeem echter ook met erfpacht (Lease Investment Financing) kunnen werken. Het erfpachtstelsel zou kunnen worden gebruikt voor een vorm van kostenverhaal naar analogie van het TIF-systeem. In dat geval wordt de waardestijging op basis van functiewijziging, verdichting en intensivering ingezet om gebiedsontwikkeling te financieren. Door de investeringen in het gebied ontstaat waardecreatie, waardoor de inkomsten uit erfpacht stijgen. De inkomsten boven die 'vrieslijn' kunnen worden afgevangen naar een 'toekomstfonds'.

Een andere variant is dat obligaties kunnen worden uitgegeven in de gebiedsontwikkeling die via waardestijging worden terugverdiend. Dit kan indien gewenst de liquide middelen opleveren om de investeringen te kunnen doen.

Een derde mogelijkheid is dit systeem te koppelen aan een systeem waarin partijen uit het gebied ook zelf investeren in het gebied. In plaats van spaargeld bij een willekeurige bank onder te brengen wordt met een bank een overeenkomst gesloten om een gebiedsgerichte bank op te richten die rechtstreeks in het gebied investeert. De gebiedsgebruikers sparen bij die bank, ontvangen rente uit de waardecreatie die de investeringen opleveren en profiteren ook omdat hun spaargeld wordt aangewend voor de verbetering van hun eigen omgeving. Het zou kunnen leiden tot een sterkere betrokkenheid bij het gebied. Net als obligaties zou de toegenomen waarde kunnen worden aangewend om de leningen uit spaargelden af te betalen. Het stimuleren van gebiedsontwikkeling in een dergelijke nieuwe stijl kan gestimuleerd worden wanneer de overheid hierbij een deel van de financiering op zich neemt. Zij kan voor een beperkte periode met een laagrentende lening de gebiedsontwikkeling een impuls geven.

BIZ en Gebieds-VvE

Een andere categorie gebiedsgerichte financieringsinstrumenten vormen de BIZ en de Gebieds-VvE. Een belangrijk onderscheid tussen deze twee zit in: wie is betrokken in de gebiedsvereniging. Bij de BIZ zijn dat de huurders, terwijl in de Gebieds-VvE het de eigenaren zijn.

Bedrijven Investerings Zone is een instrument (wettelijke regeling is in januari 2015 in werking getreden) dat toegepast kan worden wanneer er vanuit de ondernemers vraag en draagvlak voor is.

Ondernemers bepalen gezamenlijk wat zij graag in de openbare ruimte willen realiseren, bovenop het huidige voorzieningenniveau. Hiervoor organiseren zij zich en maken een plan voor onderhoud, kwaliteitsverbetering en sloop van leegstaand vastgoed en overleggen dat met de gemeente. Ondernemers in de betreffende gebieden betalen een opslag op hun onroerendezaak-belasting, door ondernemers en eigenaars te overtuigen van de waardestijging van panden door sloop en investeringen in vastgoed en openbaar gebied. Dit bedrag wordt in het betreffende gebied via een ondernemersfonds ingezet. Het instrument dat hiervoor wordt ingezet, is een gebiedsgerichte heffing die door de gemeente op verzoek van de ondernemers kan instellen, indien bij hen aantoonbaar voldoende draagvlak aanwezig is. Dit instrument is ongeveer hetzelfde als de Gebieds-Vve alleen zijn het nu bedrijven die zich samenpakken.

Bij een **Gebieds-VvE** organiseren de eigenaren in een gebied zich in een vereniging. Daarbij hoort een regelmatige verplichte afdracht. De VvE spaart hiermee om investeringen in de 'gemeenschappelijke' openbare ruimte te kunnen doen. De gemeente zorgt voor een startkapitaal en stort een reguliere vierkantemeterprijs daarna trekt de gemeente de handen van het project af. Een verschil met de BIZ is dat met regelmatige bijdragen een kapitaal wordt opgebouwd, alvorens de uitgaven zijn vastgesteld. Daarnaast moeten alle eigenaren het eens zijn met een investering voordat die wordt gedaan. Een dergelijke organisatie is vooral kansrijk als alle eigenaren in een gebied hetzelfde belang hebben. Dat maakt dit arrangement het meest kansrijk voor winkelgebieden, bijvoorbeeld in de situatie dat rond aanloopstraten vastgoed op kleine of grote schaal gesloopt worden en er extra geïnvesteerd moet worden in het openbaar gebied, zodat die gebieden niet meegaan in de neerwaartse spiraal. Betrokkenheid van eigenaren is wel van belang voor het succes. Maar daarin heeft overheid een belangrijke voorlichtende en stimulerende rol. Wellicht dat hier ook nog kan worden aangehaakt op het steeds meer bekende "crowd funding". Een gebied wordt herontwikkeld in afstemming met een groep toekomstige eigenaren, die gezamenlijk de herontwikkeling betalen. Deze vorm is te mengen met commerciële private vastgoedinvesteerders.

Renovatie via erfpacht

Dit is een instrument in het kader van het behoud van panden waarvan de eigenaar niet kan dan wel wil investeren. Een veel toegepast voorbeeld is wonen en/of werken boven winkels: etages worden in erfpacht genomen en vervolgens verbouwd tot eenheden met financiering door de overheid. Gedurende de erfpachtperiode wordt een beperkte canon betaald; de huuropbrengsten dekken beheer, onderhoud en afbetaling van de investering. Na de erfpachtperiode (bijvoorbeeld 25 jaar) ontvangt de eigenaar de eenheden om niet. In België bestaat een wettelijke regeling waarbij de overheid een eigenaar een dergelijke regeling kan opleggen in het kader van stadsvernieuwing. In de regio U16 kan dit instrument met name worden toegepast op die behoudenswaardige panden die in verval geraakt zijn, maar mede de identiteit van het gebied bepalen. Het is niet aan te raden om dit instrument op grote schaal toe te passen omdat het wettelijke afdwingkader ontbreekt.

Transitieobligaties

Private investeringen van lokale particulieren (uit de eigen regio of gemeente) of betrokken beleggers komen ook in de stad Utrecht en regio U16 mondjesmaat voor. Er zijn echter ervaringen in andere gemeenten waaruit blijkt dat welvarende ondernemers, met name ten aanzien van verbetering van een gebied waar hun hart ligt, soms bereid zijn te investeren in kwaliteitsverbetering van een gebied (zoals gevelrenovatie, compactere looppatronen, herinrichting van verkorte vastgoedstraten als onderdeel van de leegstandsaanpak).

Om in de behoefte aan kapitaal bij de transitie te voorzien kunnen transitieobligaties uitgegeven worden door het 'transitiefonds' die tegen vooraf geldende rendementen langjarig uit staan. Op deze manier is er een private bijdrage in de transitieopgave te organiseren. Uit dat fonds kunnen partijen ook leningen aantrekken.

Een variant hierop vormen gebiedsobligaties (bijvoorbeeld 'U16-obligaties'). Een obligatie is een lening die wordt uitgegeven wanneer een overheid of bedrijf behoefte heeft aan kapitaal. Particuliere beleggers

kunnen intekenen op deze obligaties. Eigenlijk lenen beleggers geld door een obligatie te kopen. In ruil hiervoor ontvangt men gedurende de looptijd van de obligatie een vooraf bepaalde jaarlijkse rente. Wanneer de looptijd van de obligatie afloopt, wordt het oorspronkelijke bedrag aan de belegger terugbetaald.

Tabel 8: instrumenten naar toepassingsbereik

	Gebouwniveau	Gebiedsniveau	Gemeente-niveau
TIF		X	
BIZ		X	
Gebieds VVE's		X	
Renovatie via Erfpacht	X		
Transitieobligaties	X	X	X

Bijlage A: behoefteraming

Detailhandel

Zie separaat adviesrapport detailhandel U16

Kantoren

Trends en ontwikkelingen

Kantoren in dynamische gemengde gebieden met uitstekende OV-bereikbaarheid
De behoefte aan kantoorruimte verandert van traditioneel naar nieuwe type omgeving, gebouwen en (flex)concepten. Als gevolg van onder meer technologische ontwikkelingen, gelimiteerde tijd (en daarmee voorkeur voor mix van functies en ontzorging) en het feit dat het welzijn van werknemers steeds belangrijker wordt voor werkgevers gaan kantoorhoudende organisaties steeds meer nadenken over hun locatievoorkeur. De nabijheid van openbaar vervoer, toegang tot een ruime arbeidsmarkt en een goed leefklimaat voor werknemers worden daardoor steeds belangrijkere vestigingseisen voor eindgebruikers. De voorkeur van eindgebruikers voor sterke OV-knooppuntlocaties met een mix van wonen, werken en voorzieningen neemt steeds meer toe.

Veel toepassingen zorgen ervoor dat een werknemer niet meer fysiek aanwezig hoeft te zijn om activiteiten uit te voeren. Daadwerkelijk naar bepaalde plekken gaan is daarom steeds meer (ook) gericht op ontmoeten, ervaren en beleven. Locaties die dit kunnen het beste faciliteren, kunnen ook in de toekomst op vraag blijven rekenen. Daarbij vervaagd de grens tussen werk en leven. Dit leidt tegelijkertijd tot een toenemende behoefte aan ‘third places’; betekenisvolle plekken naast woning (first place) en werk (second place). Denk aan ontmoetingsplekken, fitness, restaurants en cafés.

Voor de stad Utrecht en de regio U16 als geheel betekent dit dat naast de transformatie van incourante kantoorruimte, de focus vooral moet liggen op toevoegen van kwaliteit op de belangrijkste knooppuntlocaties (uitstekende auto én OV-bereikbaarheid). Hierbij gaat het niet alleen om nieuwe, moderne kantoorruimte om in de vraag te voorzien, maar ook investeren in een aantrekkelijke stedelijke mix met wonen en voorzieningen. Toekomstige eindgebruikers op de kantorenmarkt vragen om een dynamisch en aantrekkelijk verblijfklimaat, in combinatie met modern vastgoed (vaak in zowel een horizontale als verticale mix van functies).

Dat betekent tegelijkertijd ook dat verouderde kantoorpanden op monofunctionele locaties (gedeeltelijk) moeten worden getransformeerd naar wonen en/of een mix van wonen en werken. Dit is in praktijk al zichtbaar op uw kantoorlocaties: op zowel Rijnsweerd als Papendorp worden woningen, maar ook beperkt voorzieningen, toegevoegd om een meer multifunctionele en gemengde invulling te geven aan deze gebieden, passend bij de wensen van de bestaande en toekomstige eindgebruiker. Hierbij is essentieel dat de verhouding tussen wonen, werken en voorzieningen klopt. Zo wordt voorkomen dat een kantoorlocatie volledig verkleurt tot een woonwijk en blijft economie behouden. Doel is te komen tot een aantrekkelijke mix van wonen, werken en verblijven.

Toenemend belang van well-working en well-being
Er is een groot bewustzijn rondom sociale en maatschappelijke issues. De maatschappelijke en politieke druk om verantwoord te acteren neemt toe. Er wordt meer nagedacht over het terugdringen van CO2 uitstoot, de leefbaarheid in steden en het welzijn van werknemers wordt steeds belangrijker voor

werkgevers: well-working en well-being. Dit zorgt ervoor dat kantoorhoudende organisaties anders gaan nadenken over locaties. De nabijheid van openbaar vervoer, toegang tot de arbeidsmarkt en een goed leefklimaat voor werknemers worden steeds belangrijker.

Energie en duurzaamheid worden op steeds meer aspecten van maatschappij en markten de leidende principes, zo ook op het gebied van de ontwikkeling van kantoren en kantoorgebieden. Van kantooreigenaren wordt verwacht dat zij binnen afzienbare tijd maatregelen treffen om het bezit te verduurzamen. Naast de wettelijke verplichting tot een minimaal energielabel C in 2023, is per 1 januari 2018 het energieregistratie- en bewakingssysteem (EBS) opgenomen op de erkende maatregelenlijst voor kantoren. Maatregelen die binnen vijf jaar terugverdiend kunnen worden, zijn volgens de wet Milieubeheer verplicht.

Sterke groei van flexibele kantoorconcepten

Kantoorwerk wordt steeds meer ingevuld op locaties en in gebouwen buiten de traditionele kantorenvoorraad, zonder langlopende huurcontracten. Zowel Zzp'ers als bedrijven zoeken flexibele opties in zogenaamde serviced offices en in gebouwen die zijn ingericht op co-working. Flexibele kantoorconcepten groeien snel in aantal en marktaandeel in Nederland, maar ook in de stad Utrecht en U16. De verwachting is dat het marktaandeel van flexibele kantoorconcepten de komende jaren verder toeneemt. Ook in de stad Utrecht en U16 zijn meerdere flexoperators gevestigd, zoals Regus, The Office Operators, Atoomclub en Tribes. Ook binnen de markt voor flexconcepten zien we steeds meer voorkeur voor knooppuntlocaties, in een aantrekkelijke mix van kantoorruimte, voorzieningen en wonen. De opkomst van flexconcepten heeft invloed op de ontwikkeling van het kantoorquotiënt (aantal vierkante meters kantoorruimte per werkzame persoon), al is dat in de cijfers tot nu toe nog slechts beperkt terug te zien (ook mede als gevolg van de registratie van arbeidsplaatsen op flexlocaties).

Het faciliteren en ontzorgen van de kantoorgebruiker speelt een steeds grotere rol op de Nederlandse kantorenmarkt. Flexibele kantoorconcepten spelen daar slim op in. De "hotellisering" van de kantorenmarkt speelt niet alleen bij flexibele kantoorconcepten, maar zal meer en meer de standaard worden op de 'reguliere' kantorenmarkt. Dit maakt ook dat het onderscheid tussen flexibele kantoorconcepten en de reguliere verhuur van kantoorruimte op lange termijn minder groot zal zijn. Kantoorbeleggers zullen hun strategie en propositie moeten aanpassen om concurrerend te blijven. (bron: NVM Business, 2018; Bewerking: Stec Groep, 2019)

Kerngegevens kantorenmarkt U16

Kenmerk	Toelichting
Voorraad	• De U16 heeft een totale kantorenvoorraad van circa 4.563.720 m² vvo (bron: Cushman&Wakefield, 2018). De voorraad is in de afgelopen vijf jaar met circa 2,5% afgenomen (circa 115.000 m² vvo), veelal als gevolg van onttrekkingen (transformatie). • De stad Utrecht heeft een totale kantorenvoorraad van circa 2.699.015 m² vvo bron: Cushman&Wakefield, Q3 2019). De totale voorraad in de stad Utrecht is, door oplevering van nieuwe objecten, maar ook onttrekkingen, de laatste vijf jaar nagenoeg gelijk gebleven.
Leegstand	• De leegstand van kantoren in de U16 bedraagt eind 2018 circa 8,3%. Daarmee ligt de leegstand onder het landelijk gemiddelde van circa 10%. De afgelopen vijf jaar is de leegstand in de U16 sterk afgenomen. Ter vergelijking: in 2014 stond nog circa 14% van de voorraad kantoorruimte leeg. • In de stad Utrecht staat in Q3 van 2019 circa 4,3% van de kantoorruimte, zo'n 115.000 m² vvo, leeg. De leegstand in de stad Utrecht is de laatste jaren sterk afgenomen. Ter vergelijking: in 2014 stond nog circa 12% van de voorraad kantoorruimte leeg. De leegstand in de stad ligt nu onder de gewenste frictieleegstand van 5% (bron: Cushman&Wakefield, 2019).
Marktdynamiek	• De gemiddelde jaarlijkse opname (transacties) van kantoorruimte in de U16 bedraagt circa 124.000 m² vvo per jaar in de laatste vijf jaar (bron: Cushman&Wakefield, 2018). De stad Utrecht heeft hierin een aanzienlijk aandeel (circa 70%), met circa 87.500 m² vvo per jaar. • De laatste vijf jaar (2014-2018) is er in de U16 circa 460.000 m² vvo kantoorruimte onttrokken. Bijna 70% van deze kantoorruimte stond in de stad Utrecht (bron: gemeente Utrecht, 2019; Bewerking: Stec Groep, 2020).

Kenmerk	Toelichting
Huidige structuur en economische betekenis	• Ongeveer 75% van de kantorenvoorraad bevindt zich op een formele kantoorlocatie (indeling locaties volgens provincie Utrecht en stad Utrecht). Een kwart van de voorraad bevindt zich op solitaire locaties en/of bedrijventerreinen. De stad Utrecht domineert de regionale kantorenmarkt, zowel in transacties als banen en voorraad. Zo is circa 60% van de kantorenvoorraad in de stad te vinden. • Het totaal aantal kantoorbanen in de U16 bedraagt meer dan 180.000. Daarmee zijn kantoren goed voor bijna een derde van de totale werkgelegenheid in de regio U16. In de stad Utrecht hebben kantoorbanen een aandeel van iets meer dan 40% van de totale werkgelegenheid. In totaal gaat het in de stad om circa 109.000 kantoorbanen (bron: Cushman&Wakefield, 2018; Bewerking: Stec Groep, 2020).

Behoefteraming

Voor het berekenen van de uitbreidingsvraag naar kantoorruimte is de systematiek gebruikt die oorspronkelijk ook is gehanteerd in de Bedrijfslocatiemonitor (BLM) van het Centraal Planbureau (CPB, 2005) en in de meest recente toekomstscenario's voor de kantorenmarkt van het PBL/CPB[19] (2017). Deze rekenmethode vormt ook de basis voor de vraagraming(en) van de provincie Utrecht.

Uitbreidingsvraag is de vraag naar kantoorruimte die ontstaat door ontwikkeling van de werkgelegenheid (uitbreiding/inkrimping van activiteiten van bestaande bedrijven, oprichting/opheffing van bedrijven en vestiging/vertrek van bedrijven in/uit de regio/gemeente).

Figuur 19: Berekening uitbreidingsvraag kantoorruimte U16 en stad Utrecht

Totale werkgelegenheid in jaar t	x	Aandeel kantoorgebonden werkgelegenheid (%) in jaar t	x	Kantoorquotiënt (kantoorruimte per werkzame persoon) in m² vvo in jaar t	=	Kantoren voorraad in gebruik in jaar t
Totale werkgelegenheid in jaar t+n	x	Aandeel kantoorgebonden werkgelegenheid (%) in jaar t+n	x	Kantoorquotiënt (kantoorruimte per werkzame persoon) in m² vvo in jaar t+n	=	Kantoren voorraad in gebruik in jaar t+n
						Uitbreidingsvraag (t+n) - t

Het model telt drie parameters om de uitbreidingsvraag te berekenen (zie figuur hierboven):
- De ontwikkeling van de werkgelegenheid (in arbeidsplaatsen).
- Het aandeel werkgelegenheid binnen kantoorruimte (kantoorgebonden werkgelegenheid).
- Het gemiddeld ruimtegebruik per werkzame persoon (kantoorquotiënt).

Door het vermenigvuldigen van de drie parameters berekenen we de totale 'kantorenvoorraad in gebruik'. Wanneer de ontwikkeling van de drie parameters bekend is, kan daarmee ook de toekomstige 'kantorenvoorraad in gebruik' worden geraamd. Het saldo tussen de huidige kantorenvoorraad in gebruik en die in de toekomst, is de potentiële uitbreidingsvraag. De kantorenvoorraad in gebruik is gelijk aan de totale kantorenvoorraad, exclusief de leegstaande kantoormeters.

[19] Buitelaar, E., M. van den Berge, F. van Dongen, A. Weterings & R. van Maarseveen (2017), De toekomst van kantoren. Een scenariostudie naar de ruimtebehoefte. Den Haag: PBL en CPB.

Stad Utrecht

In de tabel hieronder geven we een overzicht van de uitgangspunten die we hebben gehanteerd voor de berekening van de vraag naar kantoorruimte in de stad Utrecht:

- Voor de ontwikkeling van de werkgelegenheid hebben we gebruik gemaakt van uitgangspunten op basis van de prognose uit paragraaf 3.1. Hierbij wordt uitgegaan van een groei met iets meer dan 70.000 banen in de stad Utrecht tot en met 2040.
- Het aandeel kantoorbanen binnen het totaal aantal banen in de stad Utrecht is al jaren redelijk stabiel. Gemiddeld is zo'n 40% van het totaal aantal banen in de stad toe te rekenen aan kantoren. In de prognose hebben we het aandeel kantoorwerkgelegenheid gelijk gehouden aan het uitgangsjaar (2018).
- Het kantoorquotiënt (het aantal m² kantoorruimte per werkzame persoon) is de laatste tien jaar ook redelijk stabiel en ligt zo rond de 23 m² vvo per werkzame persoon (bron: PAR, 2018). De verwachting is dat het kantoorquotiënt op termijn zal dalen, mede als gevolg van de doorontwikkeling van Het Nieuwe Werken. In de cijfers zien we dat nu beperkt terug. Daarmee blijft deze trend nog iets achter bij de cijfermatige analyse. Onze verwachting is dat het kantoorquotiënt met name op knooppuntlocaties verder zal dalen, mede gezien de ruimtedruk vanuit verschillende functies (wonen, voorzieningen, kantoren et cetera) op deze locaties. In onze prognose van de uitbreidingsvraag rekenen we met een kantoorquotiënt dat daalt, naar circa 90% van de huidige waarde (van het totaal aantal m² kantoorruimte per werkzame persoon) in 2050, in lijn met de uitgangspunten van recente scenario's van PBL/CPB[20]. Daarnaast rekenen we met een scenario waarin het kantoorquotiënt daalt naar 75% van de huidige waarde in 2050, dit scenario gaat uit van meer intensief ruimtegebruik (meer werkzame personen per m² kantoorruimte). Het kantoorquotiënt varieert in beide scenario's van 21 m² vvo (90% van huidige kantoorquotiënt in 2050) tot 17,5 m² vvo (75% van huidige kantoorquotiënt in 2050) per werkzame persoon in 2040.

Tabel 9: uitgangspunten prognose uitbreidingsvraag kantorenmarkt stad Utrecht

Scenario	Stad Utrecht 'basis'	Stad Utrecht 'intensief'
Banen	Circa 1,7% groei per jaar t/m 2030 Circa 0,4% groei per jaar 2030-40	Circa 1,7% groei per jaar t/m 2030 Circa 0,4% groei per jaar 2030-40
Aandeel Kantoorbanen %	2018 (41,6%)	2018 (41,6%)
Kantoorquotiënt	90% in 2050	75% in 2050

Bron: Stec Groep, 2020

Op basis van de berekening van de uitbreidingsvraag maken we in de tabel hieronder een overzicht van de ontwikkeling van de uitbreidingsvraag. In het scenario 'basis' neemt de voorraad in gebruik toe met circa 460.000 m² vvo (uitbreidingsvraag) tot en met 2040. In het scenario 'intensief' neemt de voorraad in gebruik toe met circa 104.000 m² vvo tot en met 2040. Hierbij valt op dat tot en met 2030 de uitbreidingsvraag in scenario intensief positief is. Na 2030 neemt in beide scenario's, als gevolg van afnemende groei van het aantal banen én een afnemend kantoorquotiënt, de groei van de kantoren-voorraad in gebruik af. In het scenario 'intensief' betekent dit zelfs een afname van de kantorenvoorraad in gebruik (negatieve uitbreidingsvraag). In figuur 20 is de ontwikkeling van de kantorenvoorraad in gebruik (inclusief 5% gewenste frictieleegstand) weergegeven.

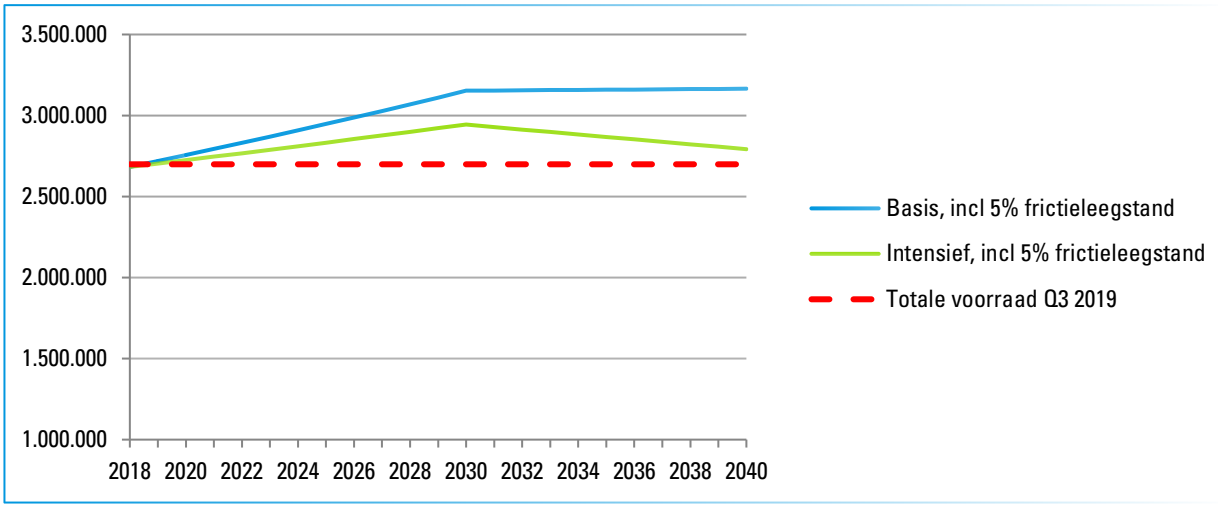
Tabel 10: prognose uitbreidingsvraag kantorenmarkt stad Utrecht t/m 2040, *1.000 m² vvo

Periode	Stad Utrecht 'basis'	Stad Utrecht 'intensief'
2018-2030	446	248
2030-2040	12	-144
2018-2040	458	104

Bron: Stec Groep, 2020

[20] Buitelaar, E., M. van den Berge, F. van Dongen, A. Weterings & R. van Maarseveen (2017), De toekomst van kantoren. Een scenariostudie naar de ruimtebehoefte. Den Haag: PBL en CPB.

Figuur 20: ontwikkeling voorraad in gebruik (incl 5% frictieleegstand) in twee scenario's voor stad Utrecht t/m 2040 (in m² vvo)



Bron: Stec Groep, 2020

Regio U16

In de tabel hieronder geven we een overzicht van de uitgangspunten die we hebben gehanteerd voor de berekening van de vraag naar kantoorruimte in de regio U16:

- Voor de ontwikkeling van de werkgelegenheid hanteren we het WLO Hoog scenario, in lijn met de toelichting uit paragraaf 3.1. Hierbij wordt uitgegaan van een groei met circa 77.000 banen in de regio U16 (inclusief stad Utrecht) tot en met 2040.
- Het aandeel kantoorbanen binnen het totaal aantal banen in de regio U16 is al jaren redelijk stabiel. Gemiddeld is zo'n 32 tot 33% van het totaal aantal banen in de regio toe te rekenen aan kantoren. In de prognose hebben we het aandeel kantoorwerkgelegenheid gelijk gehouden aan het uitgangsjaar (2018).
- Het kantoorquotiënt (het aantal m² kantoorruimte per werkzame persoon) is de laatste tien jaar ook redelijk stabiel en ligt zo rond de 23 m² vvo per werkzame persoon (bron: PAR, 2018). De verwachting is dat het kantoorquotiënt op termijn zal dalen, mede als gevolg van de doorontwikkeling van Het Nieuwe Werken. In de cijfers zien we dat overigens nu nog beperkt terug. Daarmee blijft deze trend ook voor de regio nog achter bij de cijfermatige analyse. In onze prognose van de uitbreidingsvraag rekenen we met een kantoorquotiënt dat daalt, naar circa 90% van de huidige waarde (van het totaal aantal m² kantoorruimte per werkzame persoon) in 2040, in lijn met de uitgangspunten van recente scenario's van PBL/CPB[21]. Daarnaast rekenen we met een scenario waarin het kantoorquotiënt daalt naar 75% van de huidige waarde in 2050, dit scenario gaat uit van meer intensief ruimtegebruik (meer werkzame personen per m² kantoorruimte). Het kantoorquotiënt varieert in beide scenario's van 21 m² vvo (90% van huidige kantoorquotiënt in 2050) tot 17,5 m² vvo (75% van huidige kantoorquotiënt in 2050) per werkzame persoon in 2050.

Tabel 11: uitgangspunten prognose uitbreidingsvraag kantorenmarkt regio U16 (incl. stad Utrecht)

Scenario	U16 'basis'	U16 'intensief'
Banen	WLO Hoog scenario Circa 0,7% groei per jaar t/m 2030 Circa 0,4% groei per jaar 2030-40	WLO Hoog scenario Circa 0,7% groei per jaar t/m 2030 Circa 0,4% groei per jaar 2030-40
Aandeel Kantoorbanen %	2018 (41,6%)	2018 (41,6%)
Kantoorquotiënt	90% in 2050	75% in 2050

Bron: Stec Groep, 2020

[21] Buitelaar, E., M. van den Berge, F. van Dongen, A. Weterings & R. van Maarseveen (2017), De toekomst van kantoren. Een scenariostudie naar de ruimtebehoefte. Den Haag: PBL en CPB.

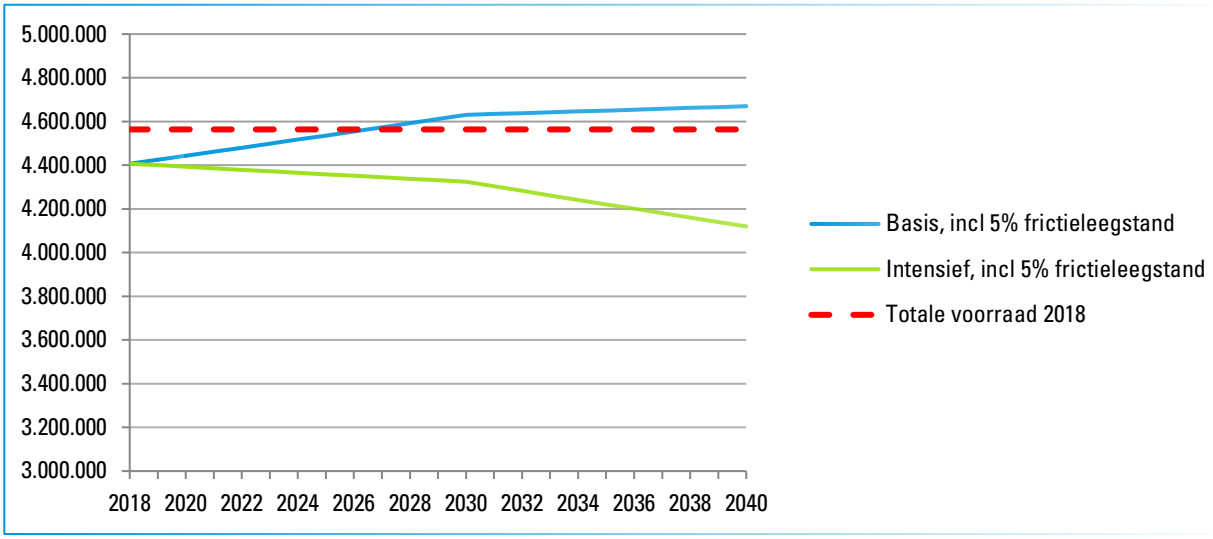
Op basis van de berekening van de uitbreidingsvraag maken we in de tabel hieronder een overzicht van de ontwikkeling van de uitbreidingsvraag. In het scenario 'basis' neemt de voorraad in gebruik toe met circa 360.000 m² vvo (uitbreidingsvraag) tot en met 2040. In het scenario 'intensief' neemt de voorraad in gebruik af met circa 124.000 m² vvo tot en met 2040. Hierbij valt op dat tot en met 2030 de uitbreidingsvraag in beide scenario's positief is. Na 2030 neemt in beide scenario's, als gevolg van afnemende groei van het aantal banen én een afnemend kantoorquotiënt, de kantorenvoorraad in gebruik af. In figuur 21 is de ontwikkeling van de kantorenvoorraad in gebruik (inclusief 5% gewenste frictieleegstand) weergegeven.

Tabel 12: prognose uitbreidingsvraag kantorenmarkt U16 t/m 2040, *1.000 m² vvo

Periode	U16 'basis'	U16 'intensief'
2018-2030	212	-78
2030-2040	38	-194
2018-2040	250	-272

Bron: Stec Groep, 2020

Figuur 21: prognose voorraad in gebruik (incl 5% frictieleegstand) in twee scenario's voor U16 t/m 2040 (in m² vvo)



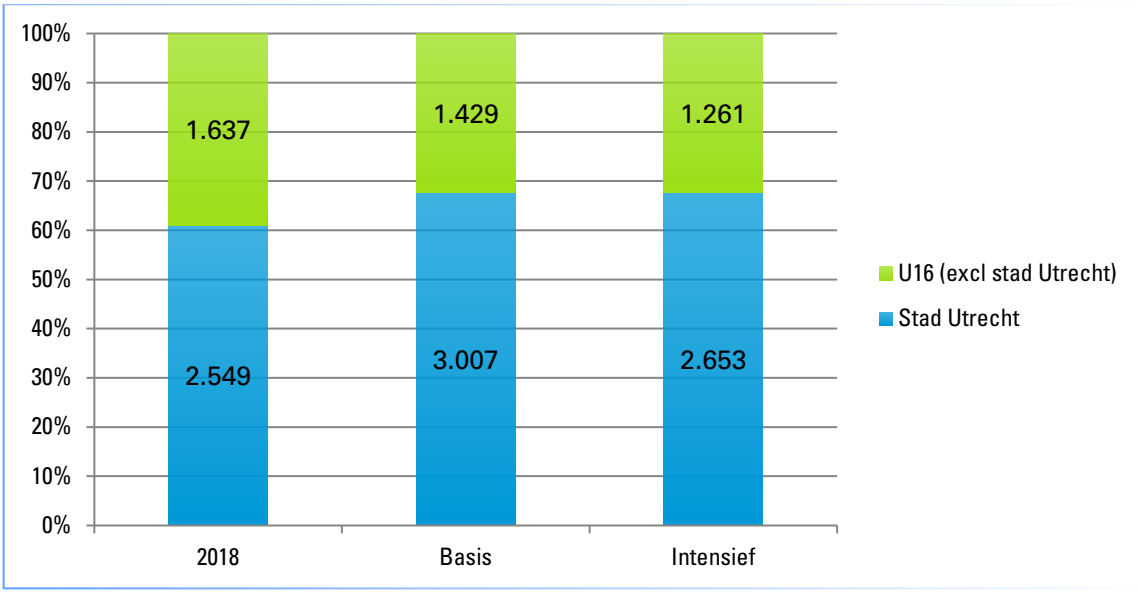
Bron: Stec Groep, 2020

Stedelijke regio (U16 exclusief stad Utrecht)

Met behulp van de prognose voor de regio U16 en de stad Utrecht berekenen we de toekomstige kantorenvoorraad in gebruik in de stedelijke regio (U16 exclusief stad Utrecht). Uit de vraagprognoses voor stad en regio volgt dat de vraag naar kantoorruimte tot en met 2040 in de stad Utrecht groter is dan de vraag in de regio als geheel, in beide scenario's. Dat betekent dat de uitbreidingsvraag naar kantoorruimte in de stedelijke regio negatief is: de kantorenvoorraad in gebruik neemt af. Dit is in lijn met de ontwikkeling van de kantorenvoorraad in de stedelijke regio in de laatste vijf tot tien jaar, waarin de voorraad afneemt als gevolg van onttrekkingen (transformatie).

We verwachten dat het marktaandeel op de kantorenmarkt van de stad Utrecht toeneemt, terwijl het aandeel van de stedelijke regio afneemt. De tweekoppigheid op de kantorenmarkt neemt verder toe. Eindgebruikers op de kantorenmarkt krijgen steeds meer voorkeur voor (met name) knooppuntlocaties in de stad. Dit gaat ten koste van de bestaande metrages in de stedelijke regio. Dit betekent dat onttrekken van kantoormeters in de stedelijke regio ook in de toekomst noodzakelijk is om toenemende leegstand te voorkomen. In scenario 'basis' gaat het om het onttrekken van iets minder dan 10.000 m² vvo per jaar, terwijl in scenario 'intensief' circa 17.000 m² vvo per jaar kan worden onttrokken in de stedelijke regio (zie ook figuur hieronder).

Figuur 22: ontwikkeling kantorenvoorraad in gebruik in stad Utrecht en stedelijke regio (U16 excl. stad Utrecht) in twee scenario's, *1.000 m² vvo t/m 2040



Bron: Stec Groep, 2020

Vervanging van kantoorruimte als gevolg van onttrekkingen

Wanneer de kantorenvoorraad in gebruik afneemt als gevolg van onttrekkingen, komt dit vaak doordat een object niet meer voldoet aan de wensen van de eindgebruiker. Het pand staat dan vaak al meerdere jaren (structureel) leeg. Hierboven concludeerden we dat in de stedelijke regio kantoorruimte moet worden onttrokken om toename van leegstand te voorkomen. De prognoses laten zien dat de kantorenvoorraad in gebruik in 2040 afneemt in de stedelijke regio (zie figuur hierboven). Het onttrekken van kantoorruimte in de stedelijke regio zorgt niet snel voor grote toekomstige tekorten aan metrage verwachten we.

Voor de stad Utrecht gaat dit niet op: de stad heeft behoefte aan toevoeging van nieuwe meters. Tegelijkertijd is er in de stad in de periode 2014-2018 meer dan 310.000 m² vvo onttrokken aan de voorraad. Na het recordjaar 2017, waarin meer dan 100.000 m² vvo kantoorruimte is onttrokken, werd er in 2018 en 2019 gemiddeld iets minder dan 8.000 m² vvo onttrokken aan de kantorenvoorraad. Dit was een bewuste strategie van de gemeente Utrecht: het aanbod van kantoorruimte lag op en onder het gewenste frictieniveau. Het onttrekken van kantoorruimte zou dit aanbod verder doen afnemen. Voor de stad Utrecht geldt dat bij onttrekken van kantoorruimte het vloeroppervlak moet worden vervangen (op een courante plek, bij voorkeur op een knooppuntlocatie) om tekort aan economie te voorkomen. Wat de precieze omvang van deze vervanging is, is lastig in te schatten.

Wanneer we een selectie maken van kantoorruimte op locaties buiten de OV-knooppunten (zoals Lage Weide, Rijnsweerd en Oudenrijn/Rijnzathe) met een leeftijd van tussen de 30 en 60 jaar oud, volgt hieruit een totaal volume van iets meer dan 660.000 m² vvo. Dat is circa 25% van de huidige totale kantorenvoorraad in de stad Utrecht. Stel dat dit volume in de periode tot en met 2040 volledig wordt onttrokken, dan betekent dit tegelijkertijd ook een vervangingsopgave van circa 30.000 m² vvo per jaar (ongeveer 1,2% van de voorraad in gebruik)[22]. Daarmee ligt de vervanging van kantoorruimte boven de gemiddelde jaarlijkse uitbreidingsvraag in de stad in zowel scenario 'basis' als scenario 'intensief' tot en met 2040. Het intensief monitoren van onttrekkingen en rekening houden met vervanging in toekomstige programmering van knooppuntlocaties is dan ook zeer belangrijk om (toekomstig) tekort aan kantoorruimte in de stad te voorkomen.

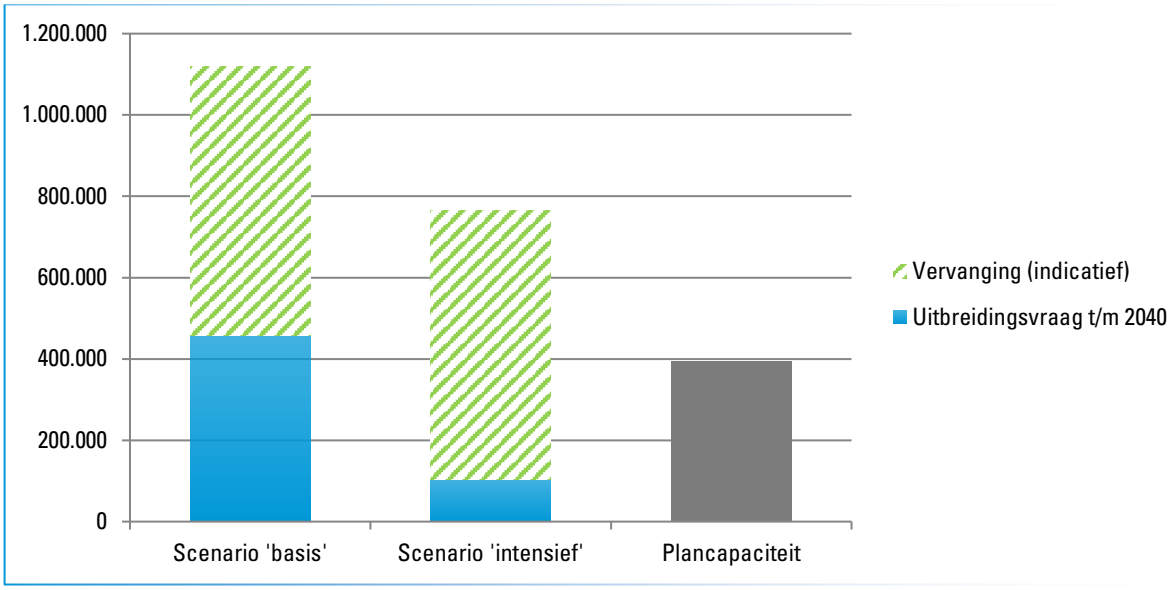
[22] In de provinciale vraagraming (2015) van de kantorenmarkt is gerekend met een jaarlijkse vervanging t/m 2027 van 1,5 tot 2,1%

Confrontatie vraag en (plan)aanbod

Om de behoefte naar kantoorruimte te bepalen confronteren we de kwantitatieve vraag in beide scenario's ('basis' en 'intensief') met het huidige (plan)aanbod voor zowel de stad Utrecht als regio U16 (exclusief stad Utrecht). We kijken daarbij naar leegstand boven frictieniveau (5%); immers enige leegstand en daarmee schuifruimte is noodzakelijk voor het goed functioneren van de kantorenmarkt. In de berekening nemen we ook plancapaciteit voor nieuwe kantoorruimte mee (zie figuur 23 hieronder).

Confrontatie vraag-aanbod voor stad Utrecht

Figuur 23: confrontatie van totale vraag met (plan)aanbod[23] van kantoorruimte in stad Utrecht t/m 2040 (in m² vvo)



Bron: gemeente Utrecht, 2019; Stec Groep, 2019;

Tabel 13: overzicht plancapaciteit kantoorruimte gemeente Utrecht (inclusief objecten 'in aanbouw')

Gemeente	Locatie	Plancapaciteit (m² bvo)
Utrecht	Stationsgebied	246.000[24]
Utrecht	Leidsche Rijn Centrum	80.000
Utrecht	Papendorp	138.000
Totaal		464.000 (≈394.000 m² vvo)

Bron: gemeente Utrecht, 2019

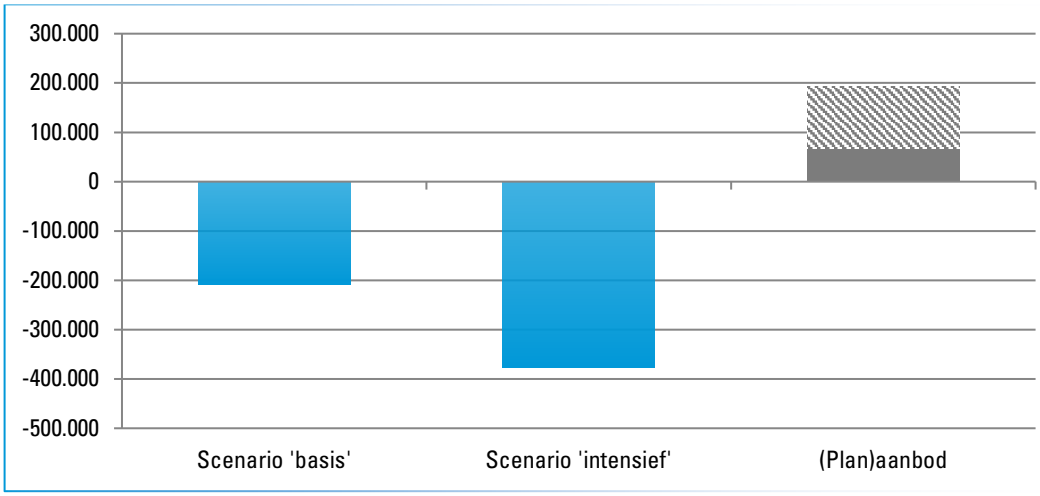
Uit de confrontatie van vraag en planaanbod in de stad Utrecht volgt dat het planaanbod alleen in het scenario 'intensief', waarin (zeer) intensief wordt omgegaan met ruimte (afname van het kantoorquotiënt naar 75% in 2050), voldoende is om in de uitbreidingsvraag te voorzien. Maar, wanneer ook de indicatieve vervanging (als gevolg van onttrekkingen van incourante objecten, ingeschat op circa 30.000 m² vvo per jaar) wordt meegerekend, dan volgt hieruit dat de plancapaciteit ook in het scenario 'intensief' onvoldoende is om in de behoefte te voorzien. Let op: de vervanging is berekend op basis van een eerste inschatting. Desalniettemin kunnen we concluderen dat een tekort aan plancapaciteit in de stad Utrecht dreigt tot en met 2040. Om onttrekkingen (transformatie) te kunnen faciliteren, is schuifruimte nodig om in de benodigde vervanging van kantoormeters te kunnen voorzien.

[23] In de stad Utrecht ligt de leegstand onder frictieniveau, dat maakt dat bestaand aanbod (leegstand) niet wordt meegerekend in de confrontatie.
[24] Uitgaande van de nog te realiseren en geplande kantoormeters in het Stationsgebied en Beurskwartier-Lombokplein en inclusief uitbreidingsruimte voor Rabobank.

Kwalitatief valt op dat naast plancapaciteit op knooppuntlocaties (Stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum) een fors deel van het planaanbod (iets meer dan 30%) is beoogd op de locatie Papendorp. Dit is een locatie, die in tegenstelling tot het Stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum, niet beschikt over de nabijheid van een treinstation. Momenteel is deze locatie per bus bereikbaar, in de toekomst zijn plannen voor het verbinden via een sneltram. Dit is markttechnisch minder aantrekkelijk dan een directe verbinding per trein (door voor- en na transport naar station). De plancapaciteit op deze locatie lijkt dan ook fors, terwijl de plancapaciteit op de sterkste OV-knooppuntlocaties (Stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum) beperkt lijkt. Toevoeging van meer metrage op deze plekken (of een mogelijk alternatieve locatie met een treinstation, zoals het toekomstig station Lunetten-Koningsweg) lijkt zeker wenselijk voor de toekomst.

Confrontatie vraag-aanbod voor Stedelijke regio (U16 exclusief stad Utrecht)

Figuur 24: confrontatie van totale vraag met (plan)aanbod[25] van kantoorruimte in Stedelijke regio t/m 2040 (in m² vvo)



Bron: Inpassingsplan Kantoren provincie Utrecht, 2018; Stec Groep, 2019;

Tabel 14: overzicht (theoretische) plancapaciteit kantoorruimte Stedelijke regio (U16 exclusief stad Utrecht)

Gemeente	Locatie	Plancapaciteit (m² bvo)
Houten	Houten Centrum	4.000
Houten	Loerik VI / De Koppeling	46.000
Nieuwegein	Binnenstad	21.000
Woerden	Snellerpoort	8.000
Zeist	Huis ter Heide	1.000
Totaal		80.000 (≈68.000 m² vvo)

Bron: gemeente Utrecht, 2019

In de Stedelijke regio (U16 exclusief stad Utrecht) zijn kwantitatief voldoende kantoormeters. De uitbreidingsvraag is negatief, wat betekent dat kantoormeters onttrokken moeten worden om de groei van toekomstige leegstand te voorkomen. Dit maakt ook dat we voor de Stedelijke regio niet rekenen met vervanging van kantoorruimte. De (theoretische) plancapaciteit in de regio is gebaseerd op recente metrages die zijn opgenomen in het provinciale inpassingsplan (provincie Utrecht, 2018). Deels zijn dit ook kantoormeters die via een wijzigingsbevoegdheid of afwijkingsplan mogelijk kunnen worden gemaakt. Daarnaast is ook het bestaand aanbod (leegstand) meegerekend, exclusief 5% gewenste frictieleegstand (grijs gearceerd in figuur). Het ontwikkelen van nieuwe kantoormeters in de Stedelijke regio vraagt om extra onttrekkingen, zodat leegstand niet verder toeneemt. Overigens, dat uit de confrontatie op het niveau

[25] In de stad Utrecht ligt de leegstand onder frictieniveau, dat maakt dat bestaand aanbod (leegstand) niet wordt meegerekend in de confrontatie.

van de Stedelijke regio volgt dat er kwantitatief voldoende kantoormeters beschikbaar zijn, hoeft niet te betekenen dat op lokaal niveau geen ruimte is voor (beperkte) uitbreiding van kantoorruimte.

Kwalitatief: locatievoorkeuren en huisvestingswensen veranderen

De kantoorgebieden van de nieuwe economie moeten vanuit economisch perspectief voldoen aan (onder meer) de volgende voorwaarden:

- multifunctioneel met een stedelijke mix van wonen, werken/leren en verblijven;
- goed vormgegeven en geprogrammeerde interactiemilieus;
- gebaseerd op een omgeving waarin (bestaande) (middel)grote bedrijven, scale-ups en startups elkaar gemakkelijk in het netwerk kunnen vinden;
- fysiek en qua netwerken goed aangesloten op de rest van de wereld;
- aanwezigheid van kleinschalige voorzieningen, horeca en services;
- flexibel genoeg om ruimte te laten voor experimenten en aanpassingen;
- authentiek met een sterke identiteit die doorbouwt op bestaande kwaliteiten.

Daarnaast is uitstekende bereikbaarheid via hoogwaardig OV essentieel. Ook bereikbaarheid per auto (met voldoende parkeermogelijkheden) is van belang, al verwachten we dat dit vestigingscriterium in de toekomst aan belang zal afnemen. Voor kantoorgebruikers is het gebied direct nabij een treinstation (loopafstand, max circa 500 m, <5 min lopen) met meest interessant, vooral wanneer hier ook wordt ingezet op de combinatie met wonen en voorzieningen. Deelgebieden op grotere afstand, zijn markttechnisch minder interessant. Goede routing (en aantrekkelijke wandelroutes) zorgen voor toename van de aantrekkelijkheid op enige afstand. Hierbij speelt ook de omvang van het knooppunt een belangrijke rol, omdat dit voor- en natransport kan doen afnemen (zo is vanuit het Stationsgebied van Utrecht nagenoeg heel Nederland goed bereikbaar, zonder dat eerst met een tram of bus moet worden gereisd). Het gebied rondom het station is bij uitstek ook de locatie voor toevoegen van voorzieningen, door combinatie van passanten, werknemers en bewoners.

Werknemers zijn daarbij meer dan ooit op zoek en bereid om werk en leven te integreren. De grenzen tussen werk en leven (vrije tijd) vervaagt. Daarbij blijft het belang van flexibiliteit op het werk groeien. Medewerkers willen de flexibiliteit om op afstand te werken, hun uren te beheersen en meer verschillende werkplekken te hebben. Communitybuilding wordt steeds belangrijker. Dat in een gebouw allerlei soorten bedrijven zitten, klein en (middel)groot, zzp'ers. En dat in de plint van een gebouw ook een stomerij zit, of een bloemist of kinderopvang. Vermenging van functies en daarmee ook creëren van kleinschaligheid (in een hoogstedelijke omgeving) heeft absoluut toekomst.

Conclusies

Tweekoppigheid op kantorenmarkt in U16 neemt toe: groei in stad Utrecht, krimp buiten stad Utrecht

Net als op de winkelmarkt zien we grote verschillen binnen de U-16. In de stad Utrecht is behoefte aan toevoeging van nieuwe kantoormeters, terwijl buiten de stad Utrecht (in de Stedelijke regio) meer dan voldoende kantoormeters beschikbaar zijn. In de Stedelijke regio is het voorzetten van de transformatie van kantoorruimte de belangrijkste opgave. Ook is kwalitatief een trend zichtbaar waarbij de voorkeur van eindgebruikers meer en meer uit gaat naar knooppuntlocaties. We verwachten dat knooppuntlocaties met een mix van functies de meeste toekomstpotentie hebben. De markttechnisch meest aantrekkelijke knooppuntlocaties zijn gevestigd in de stad Utrecht.

Intensief benutten van ruimte noodzakelijk om in behoefte te voorzien

Doelstelling van stad Utrecht en U16 is om zorgvuldig met ruimte om te gaan en elke vierkante meter zo optimaal mogelijk te benutten. Met het intensief benutten van kantoormeters daalt het kantoorquotiënt (aantal m^2 per werkzame persoon). In de stad Utrecht en regio U16 is het optimaliseren van het ruimtegebruik een mogelijkheid: met 22 a 23 m^2 vvo ligt het kantoorquotiënt gemiddeld nog relatief hoog voor een dichtbevolkt gebied. Een kantoorquotiënt van circa 17 a 18 m^2 vvo is zeker niet onrealistisch en vormt een goed uitgangspunt voor prognoses. Met de komst van Smart Building die met technologische

ontwikkelingen het gebruik van vloeroppervlak precies kunnen bijhouden (en daarmee zo efficiënt mogelijk benutten), toename van het aandeel flexibele kantoorconcepten (met bovengemiddeld ruimtegebruik), maar ook grotere vloervelden (minder ranke torens) is onze verwachting dat deze ambitie haalbaar is. Juist op knooppuntlocaties is zo zorgvuldig mogelijk omgaan met elke vierkante meter noodzaak, gezien vaak beperkte ontwikkelruimte en veelvoud aan functies met een ruimteclaim.

Tekort aan kantoorruimte op knooppuntlocaties dreigt in stad Utrecht

Uit de confrontatie van vraag en (plan)aanbod volgt ook in het scenario 'intensief' een tekort aan kantoorruimte. De plancapaciteit is onvoldoende om in de vraag (inclusief beoogde vervanging) te kunnen voorzien. De potentiele vervanging van incourante objecten (naar schatting kan dit al snel oplopen naar circa 30.000 m^2 vvo per jaar) heeft hier een sterke rol in. Wanneer op monofunctionele locaties (zoals Lage Weide, Rijnsweerd en Oudenrijn/Rijnzathe) kantoorruimte wordt onttrokken (door transformatie), zal elders (bij voorkeur op knooppuntlocaties) meters moeten worden toegevoegd. Van belang is om de onttrekkingen goed te monitoren en tijdig in te spelen op afname van de kantorenvoorraad in gebruik in de programmering van nieuwe ontwikkellocaties. Ook de toekomstige ontwikkellocatie Lunetten-Koningsweg kan hier, gezien de uitstekende OV-bereikbaarheid per trein in de toekomst, op inspelen.

Bedrijventerreinen

Trends en ontwikkelingen

Ontwikkelingen en innovaties volgen elkaar in de hedendaagse markt in hoog tempo op. Door technologische ontwikkelingen (digitalisering, nieuwe productietechnieken) en maatschappelijke opgaven (klimaat, energie, circulair) herstructureren bedrijven hun (productie)processen en kiezen zij voor een andere vormen van samenwerking. Technologische vooruitgang zorgt voor een nieuwe dynamiek in de locatiekeuze en het gebruik van robots, digitale innovaties en de 'internet of things' leiden tot verhoogde productie, efficiëntie en flexibiliteit. Er wordt ook wel gesproken over de 'vierde industriële revolutie' (industrie 4.0). De oude verticale, hiërarchische economische structuur verandert steeds meer in een netwerkeconomie. Samenwerking, diversiteit en kennisuitwisseling zijn daarbij steeds belangrijker om innovatie te creëren.

De 'next economy' is het gevolg van meerdere op elkaar passende ontwikkelingen, die op dit moment in de markt worden waargenomen. We gaan hieronder in op vier prominente ontwikkelingen hierbinnen, die naar verwachting de grootste invloed op (de vraag naar) bedrijventerreinen gaan hebben.

Duurzaamheid en energietransitie

Bedrijven op bedrijventerreinen gebruiken relatief veel energie (stroom, aardgas, et cetera.). In Nederland zijn bedrijventerreinen goed voor circa 20% van het energieverbruik. Op bedrijventerreinen is dus veel potentie om stappen te maken in het klimaatakkoord. Er wordt steeds meer van bedrijven (soms vanuit internationale moederconcerns) verwacht dat ze hun bedrijfsvoering duurzaam inrichten en meebewegen met de energietransitie door bijvoorbeeld duurzaam stroom op te wekken of in te kopen en energiebesparende maatregelen te treffen.

Circulaire economie

Circulaire economie heeft als doel het – zo hoogwaardig mogelijk – hergebruiken van producten, onderdelen en grondstoffen en daarmee het zo ver mogelijk minimaliseren van afval. Steeds meer bedrijven leggen zich hierop toe, ook in Utrecht. Bijvoorbeeld door hergebruik van (composiet)materialen of recycling. Tegelijkertijd staat de transitie naar circulaire economie nog wel in de kinderschoenen. Het vraagt een forse verandering in businessmodellen, waardoor deze trend echt tijd nodig heeft om tot wasdom te komen. Verder is het nu nog vooral een zaak van pioniers en grootbedrijf. De gemiddelde MKB-ondernemer is er niet echt mee bezig door gebrek aan tijd, kennis en geld. Door de opkomst van circulaire initiatieven zien we een toenemende belangstelling voor locaties met een hoge milieucategorie, een multimodale bereikbaarheid en op plekken waar veel reststromen aanwezig of bereikbaar zijn. Ook wordt het voor bedrijven in de keten interessanter om te clusteren, omdat circulair ondernemen meer samenwerking vergt.

Automatisering en robotisering: smart industry & logistics

Bedrijven automatiseren in toenemende mate. Denk aan de inzet van robots en 3D-printers in het bedrijfsproces. De meest recente data van CBS laten zien dat in 2018 7% van de bedrijven in Nederland robots gebruikt, zoals lasrobots, zelfrijdende voertuigen in magazijnen, et cetera. Bedrijven koppelen daarnaast ook steeds meer (big) data aan hun bedrijfsprocessen om zo slimmer en efficiënter te kunnen werken. Vooral de industrie is koploper wat betreft automatisering. Inmiddels zetten drie op de tien industriële bedrijven robots in en ruim een op de tien maakt gebruik van 3D-printers. Het merendeel van de bedrijven gebruikt deze printers om prototypes en modellen te maken, maar nog niet voor grootschalige productie. De automatisering van de productie is een van de redenen waarom de (maak)industrie een ware revival beleeft in Nederland. Het accent komt daarbij steeds meer te liggen op heel hoogwaardige producten en productieprocessen, gecombineerd met R&D. In tegenstelling tot de verwachtingen leidt deze automatisering vooralsnog niet tot banenverlies, zo blijkt uit het onderzoek CBS. Dit wordt bevestigd in ons eigen industrie-onderzoek[26]. Wel zijn verschuivingen zichtbaar in het type banen. Ook in Utrecht zien we dit alles terug.

E-commerce en XXL logistiek

De groei van het online winkelen blijft doorzetten. Daarbij verwacht de consument een snelle bezorging; online aanbieders spelen daarop in en bieden steeds kortere leveringsvensters aan. De groeiende e-commerce is ruimtelijk zichtbaar door de enorme toename van het aantal distributiecentra (en krimpende winkelcentra). Deze distributiecentra worden ook steeds groter. Het zwaartepunt van de logistieke vestigingsdynamiek ligt buiten Utrecht. Vooral West- en Midden-Brabant en de regio Venlo/Venray zijn echte logistieke hotspots. Echter, de provincie Utrecht is dankzij haar centrale ligging in Nederland een belangrijke vestigingsplaats voor logistieke partijen met een nationale oriëntatie en marktafzet. In 2019 werd Utrecht-Nieuwegein-Vianen wederom verkozen tot de nationale distributiehotspot en nationale e-fulfilment hotspot. In recente jaren vonden logistieke partijen op onder andere Het Klooster in Nieuwegein, Gaasperwaard en De Biezen in Vianen, Lage Weide in Utrecht een nieuwe vestigingslocatie. Een deel van deze distributiecentra zijn gericht op e-commerce activiteiten, denk aan het E-fulfilment center van Jumbo in Nieuwegein en FonQ op Lage Weide.

Kerngegevens bedrijventerreinenmarkt U16

Voorraad

In totaal telt de regio 111 bedrijventerreinen waar grond is uitgegeven. De gezamenlijke oppervlakte (netto uitgegeven) van deze terreinen is circa 1.689 hectare. Bedrijventerreinen in de U16 huisvesten ruim 8.000 vestigingen die goed zijn voor bijna 137.000 banen. Daarmee is zo'n 25% van alle werkgelegenheid in de regio gevestigd op een bedrijventerrein.

Tabel 15: Ruimtelijk-economisch belang bedrijventerreinen U16

8.130 bedrijfsvestigingen	136.900 werkzame personen	1.689 netto uitgegeven hectare

Bron: PAR, 2019; IBIS, 2019.

Sectoren

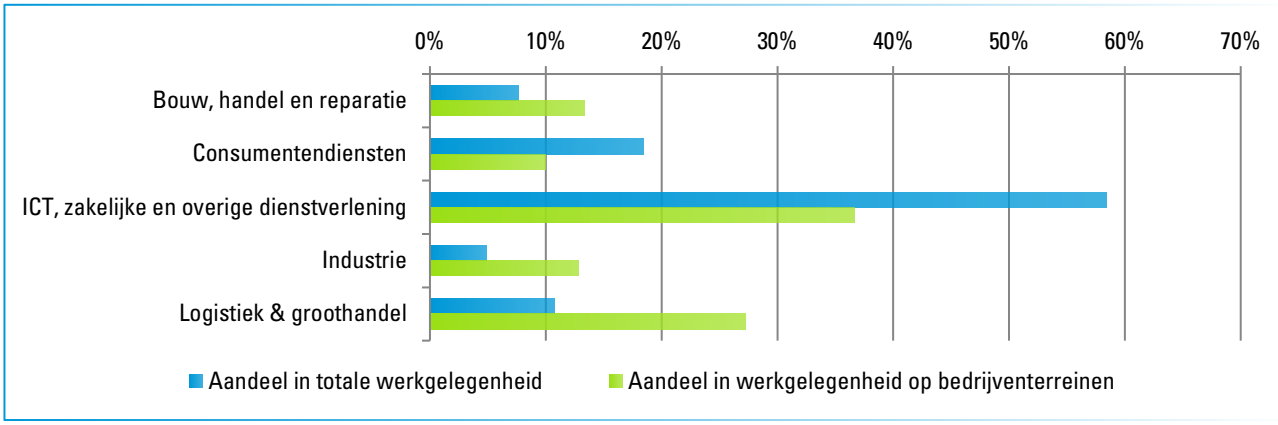
In de U16 zijn dienstensectoren verantwoordelijk voor een relatief groot deel van de werkgelegenheid. Denk daarbij op bedrijventerreinen met name aan beveiligingsbedrijven, schoonmaakbedrijven en facilitaire diensten, industrieel ontwerp, ingenieurs en technisch ontwerp, leasebedrijven, verhuur van machines en uitzendbureaus, maar ook ICT-bedrijven, financiële en zakelijke diensten.

Andere sectoren die sterk vertegenwoordigd zijn op bedrijventerreinen zijn logistiek & groothandel,

[26] Langetermijn ruimtevraag en trends in de industrie. Onderzoek met 10 provincies, waaronder Utrecht (Stec, 2018)

industrie, en bouw, handel en reparatie. Dit zijn sectoren die van oudsher veelal op bedrijventerreinen zijn gevestigd, vanwege functionaliteit (o.a. beschikbare ruimte, ontsluiting) en bijvoorbeeld geluid- en hindercirkels.

Figuur 25: Aandeel sectoren in werkgelegenheid op bedrijventerreinen



Bron: PAR, 2019. Bewerking: Stec Groep, 2019.

Leegstand

In totaal stond er per januari 2019 circa 875.000 m² aan bedrijfsruimte op de bedrijventerreinen in provincie Utrecht in aanbod[27]. Dat is zo'n 5,3% van de totale voorraad, en daarmee ligt het leegstandspercentage op een gezond frictieniveau.

Planaanbod

In onderstaande tabel staat het uitgeefbare aanbod in de U16 weergegeven. Peildatum is 1 januari 2019.

Tabel 16: uitgeefbare bedrijventerreinen in regio U16 (hard planaanbod), in netto ha

Gemeente	Kern	Bedrijventerrein	Netto omvang	Uitgeefbaar
De Ronde Venen	Mijdrecht	Bedrijventerrein Mijdrecht	150	0,2
Houten	Houten	Sport en werklandschap de Meerpaal	10	8,5
Houten	Houten	De Meerpaal	35	3,3
Lopik	Lopik	De Copen	26	1,0
Nieuwegein	Nieuwegein	Het Klooster	73	36,8
Stichtse Vecht	Breukelen	Breukelerwaard	12	0,2
Utrecht	De Meern	Haarrijn	12	6,0
Utrecht	Utrecht	De Wetering Noord+Zuid	46,5	10,5
Utrecht	Utrecht	Oudenrijn	75,2	3,4
Utrecht	Utrecht	Hooggelegen	2	2,1
Utrecht	Utrecht	Nieuw Overvecht	36	0,7
Utrechtse Heuvelrug	Maarsbergen	Maarsbergen Oost	6	5,7
Vijfheerenlanden	Lexmond	Kortenhoeven-Oost	2	1,8
Vijfheerenlanden	Lexmond	Kortenhoeven	2	0,3
Vijfheerenlanden	Meerkerk	Meerkerk IV	6	0,2
Vijfheerenlanden	Vianen	Gaasperwaard	24	2,5
Wijk bij Duurstede	Wijk bij Duurstede	Broekweg Noord	3	1,9
Wijk bij Duurstede	Wijk bij Duurstede	Langshaven	9	0,2
Woerden	Harmelen	De Putkop	22	0,2

Bron: IBIS Provincie Utrecht, 2019.

In onderstaande tabel staat het 'zachte' planaanbod. Hierbij gaat het om plannen met een vastgesteld bestemmingsplan (maar nog geen onherroepelijk bestemmingsplan), ontwerp bestemmingsplan of een plan dat is opgenomen in een gemeentelijke of provinciale structuurvisie. Peildatum is 1 januari 2019. In de

[27] Bron: Funda in Business, peildatum 1 januari 2019.

concept POVI (Provinciale Omgevingsvisie) is het gebied tussen knooppunt Lunetten en knooppunt Oudenrijn ('A12-zone') opgenomen als zoekgebied voor wonen, werken en verblijven. Dit biedt mogelijk ook ruimte voor ontwikkeling van bedrijventerrein.

Tabel 17: 'zacht' planaanbod bedrijventerreinen in regio U16, in netto ha

Gemeente	Kern	Bedrijventerrein	Netto omvang	Uitgeefbaar
Montfoort	Linschoten	Van Rietlaan	3,4	1,5
Stichtse Vecht	Loenersloot	Uitbreiding de Werf	1,0	1,0
Utrecht	De Meern	Strijkviertel	19,0	19,0
Utrechtse Heuvelrug	Leersum	Leersum / Uitbreiding Amerongen	2,0	2,0
Vijfheerenlanden	Meerkerk	Meerkerk IVa	5,0	5,0
Vijfheerenlanden	Leerdam	Nieuw Schaik, uitbreiding	5,0	5,0
Woerden	Woerden	Voortuin	4,4	4,4
IJsselstein	IJsselstein	Bedrijventerrein de Kroon	9,0	9,0
Totaal			**48,8**	**46,9**

Bron: IBIS Provincie Utrecht, 2019.

Behoefteraming

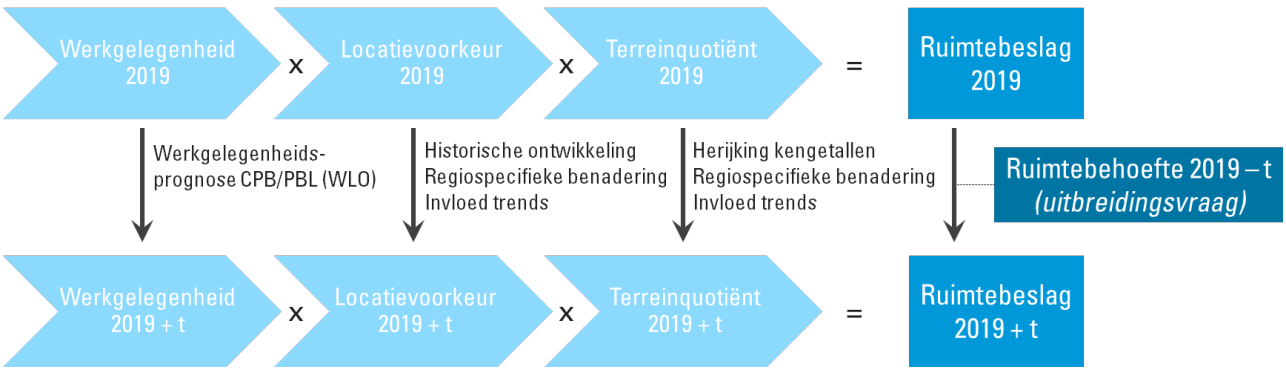
Methodiek

De prognose voor bedrijventerreinen berekent de toename van het netto ruimtebeslag van bedrijventerreinen. Hoeveel extra bedrijventerrein is er nodig ten opzichte van de huidige uitgegeven voorraad aan bedrijventerreinen? De extra ruimte die nodig is ten opzichte van de huidige bedrijventerreinenvoorraad wordt ook wel de uitbreidingsvraag genoemd. De uitbreidingsvraag is feitelijk het saldo van het ruimtebeslag aan bedrijventerreinen, door groei en krimp van bedrijven en door bedrijven die van en naar bedrijventerreinen verhuizen.

In 2019 is in opdracht van provincie Utrecht een nieuwe behoefteraming voor bedrijventerreinen opgesteld. De prognose van de uitbreidingsvraag is hierin berekend met een afgeleide methode van de oorspronkelijke Bedrijfslocatiemonitor (BLM, opgesteld door CPB/PBL in 2001). De basis voor deze zogenaamde terreinquotiëntenmethodiek is dat werkgelegenheid (en het ruimtegebruik per werknemer) een graadmeter is voor de ruimtevraag van bedrijven. De methode kent drie parameters:

1. Werkgelegenheid: met hoeveel banen neemt de werkgelegenheid toe?
2. Locatievoorkeur: welk deel (%) daarvan komt op bedrijventerreinen terecht?
3. Terreinquotiënt: hoeveel ruimte (in m² kavel) heeft elke baan op een bedrijventerrein nodig?

Figuur 26: schematische weergave methodiek prognose uitbreidingsvraag



Uitbreidingsvraag regio U16

In onderstaande tabel hebben we de uitbreidingsvraag voor regio U16 weergegeven, uitgesplitst naar sector. De uitbreidingsvraag in de U16 in de periode 2019 tot en met 2030 is 196 hectare in het WLO hoog

scenario. Dat betekent in die periode een jaarlijkse vraag van circa 16 hectare. Het grootste deel van de uitbreidingsvraag in de regio komt voort uit de logistiek en de industrie.

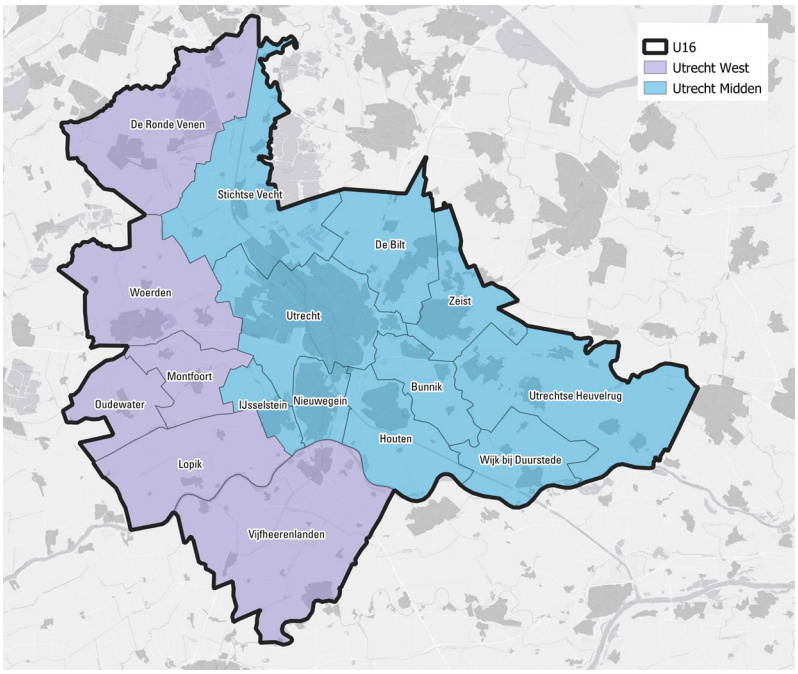
Tabel 18: Uitbreidingsvraag 2019 tot en met 2030 in U16 naar sector

Sector ▼ Scenario ►	WLO - Hoog
Bouw, handel en reparatie	18
Consumentendiensten	26
ICT, zakelijke en overige dienstverlening	31
Industrie	30
… waavan HTSM[28]	*18*
… waarvan VGM[29]	*8*
… waarvan Overige maak- en procesindustrie	*3*
Logistiek & groothandel	91
Totaal	**196**
per jaar	*16*

De ruimtevraag neemt in de periode na 2030 af in regio U16. Gelet op de onzekerheid in de prognose op langere termijn moet deze doorkijk met enige terughoudendheid bezien worden.

Tabel 19: Uitbreidingsvraag 2031 tot en met 2040 in regio U16

	WLO - Hoog
Totaal 2031 t/m 2040	**+93**



Uitbreidingsvraag per subregio

In onderstaande tabel hebben we de uitbreidingsvraag voor regio U16 verdeeld in twee subregio's: Utrecht-Midden en Utrecht-West. Deze indeling is in lijn met die uit de provinciale behoefteraming. In de figuur hiernaast hebben we deze indeling weergegeven.

Uitgaande van het WLO Hoog scenario volgt hieruit een totale uitbreidingsvraag tot en met 2040 van circa 183 hectare netto voor Utrecht Midden en circa 106 hectare netto voor Utrecht West.

[28] High Tech Systemen en Materialen
[29] Voedings- en genotmiddelenindustrie

Tabel 20: Uitbreidingsvraag 2019 tot en met 2030 in U16 naar sector, WLO Hoog

Sector ▼ Regio ►	Utrecht Midden	Utrecht West	Regio U16
Bouw, handel en reparatie	5	14	18
Consumentendiensten	20	6	26
ICT, zakelijke en overige dienstverlening	30	1	31
Industrie	4	26	30
… waavan HTSM[30]	*4*	*15*	*18*
… waarvan VGM[31]	*-3*	*6*	*8*
… waarvan Overige maak- en procesindustrie	*3*	*5*	*3*
Logistiek & groothandel	62	29	91
Totaal	**120**	**76**	**196**
per jaar	*10,0*	*6,3*	*16*

Tabel 21: Uitbreidingsvraag 2031 tot en met 2040 naar subregio in U16

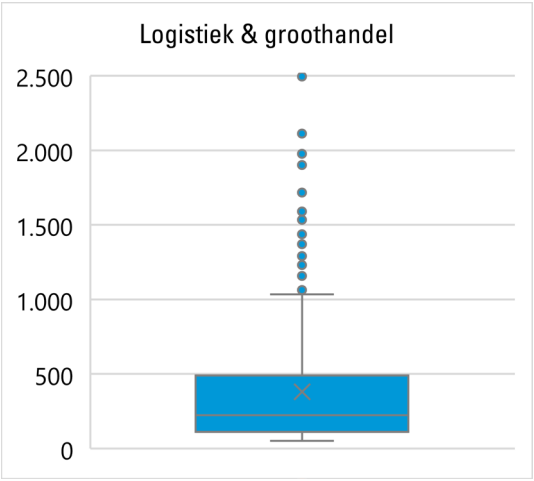
	Utrecht Midden	Utrecht West	Regio U16
Totaal 2031 t/m 2040	**63**	**30**	**93**

Scenario: verdichten op bedrijventerreinen

De provinciale behoefteraming is beleidsneutraal. Dat wil zeggen dat de prognose ervan uit gaat dat er geen significante wijzigingen in het bedrijventerreinenbeleid plaatsvinden. We rekenen daarnaast ook, in lijn met ons advies om te verdichten op werklocaties, een scenario door waarbij we uitgaan van intensiever ruimtegebruik op bedrijventerreinen.

Sturen op intensiever ruimtegebruik op bedrijventerreinen betekent dat ingezet wordt op minder vierkante meter ruimte per werknemer. Dat betekent dus dat de huidige terreinquotiënten omlaag zullen gaan. Om een inschatting te maken van realistische terreinquotiënten in geval van verdichten, hebben we een analyse uitgevoerd op de huidige terreinquotiënten. Voor het opstellen van de behoefteraming voor de provincie is in beeld gebracht wat het huidige ruimtegebruik is op bedrijventerreinen, door een koppeling te maken tussen het PAR (bedrijvenregister, inclusief aantal werknemers) en bedrijfskavels (kadastrale percelen). Zo hebben we per bedrijf inzichtelijk wat het gemiddelde aantal vierkante meters kavel is per werknemer.

Op deze manier kunnen we dus ook in beeld brengen hoe de (statistische) verdeling van de terreinquotiënten is. Met behulp van kwartielen weten we tussen welke waardes de terreinquotiënten van bijvoorbeeld de 25% meest intensieve bedrijven liggen. Zo zien we voor de sector logistiek & groothandel dat een kwart van de bedrijven een terreinquotiënt tussen circa 50 en 110 m² kavel per werkzaam persoon heeft. We hanteren voor het scenario van intensiever ruimtegebruik de aanname dat het 1e kwartiel een realistisch beeld geeft van intensief ruimtegebruik. Immers, een kwart van de bedrijven heeft al een intensiever ruimtegebruik. Voor logistiek & groothandel betekent dat dus dat we 110 m² kavel per werkzaam persoon als intensief ruimgebruik hanteren.



[30] High Tech Systemen en Materialen
[31] Voedings- en genotmiddelenindustrie

Tabel 22: Terreinquotiënten per sector bij intensiever ruimtegebruik

Sector ▼ Terreinquotiënten ►	Provinciale prognose	Scenario verdichten (1e kwartiel)
Bouw, handel en reparatie	151	121
Consumentendiensten	154	123
ICT, zakelijke en overige dienstverlening	86	72
Industrie - HTSM	145	119
Industrie - VGM	228	121
Industrie - Overige maak- en procesindustrie	278	96
Logistiek & groothandel	150	112

Deze analyse hebben we voor alle sectoren uitgevoerd. Hieruit volgt dat er per sector een ruimtewinst te behalen is van circa 20 tot 30%, met een enkele uitschieter. Wanneer we deze 'moderne', intensieve terreinquotiënten doorrekenen in de prognose dan zien we dat de totale uitbreidingsvraag in de periode 2019 t/m 2030 afneemt naar circa 149 hectare. In de periode t/m 2040 daalt de uitbreidingsvraag naar maximaal 69 hectare.

Tabel 23: Scenario verdichten - uitbreidingsvraag bedrijventerreinen U16

Totale uitbreidingsvraag	WLO - Hoog
2019 t/m 2030	**149**
2031 t/m 2040	**69**

Vervangingsvraag

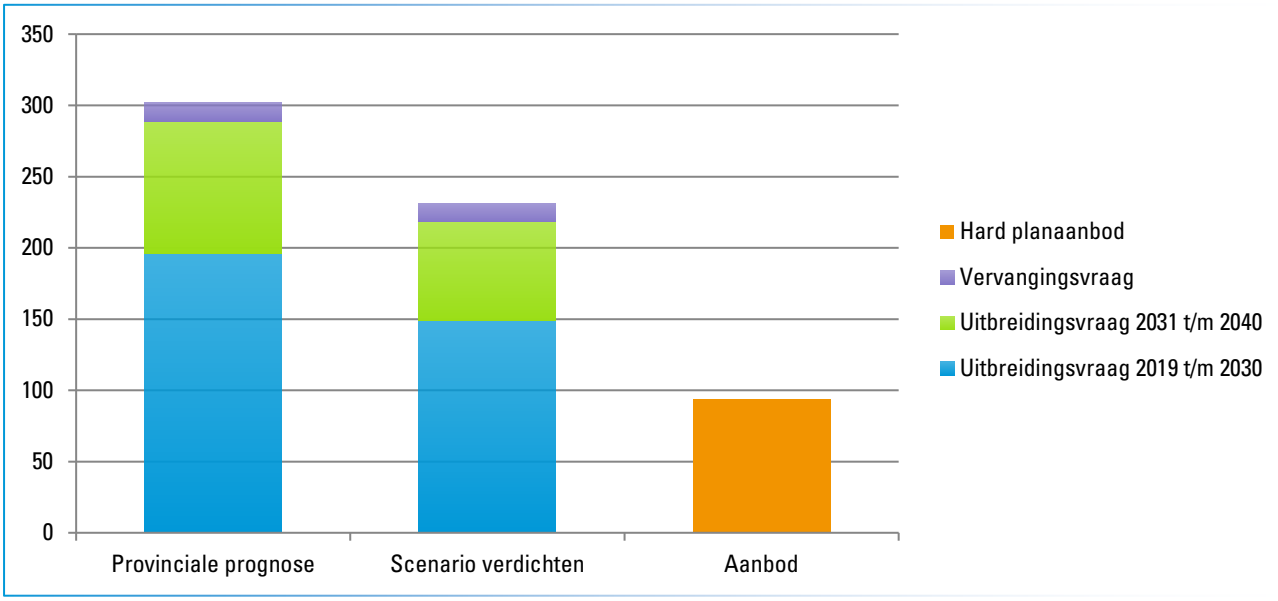
Er is voor de provinciale behoefteraming een inventarisatie uitgevoerd naar de mogelijke beleidsambities in provincie Utrecht om bedrijventerrein te transformeren of onttrekken aan de (bestaande) voorraad. Dit betekent dat er plannen worden gemaakt om bestaand, uitgegeven bedrijventerrein te transformeren naar een andere functie (bijvoorbeeld wonen of een andere werkfunctie). Dit wordt ook wel vervangingsvraag genoemd.

Op basis van de opgave van gemeenten is er een mogelijke extra vervangingsvraag in regio U16 van circa 57 hectare te verwachten. We merken daarbij op dat de status van de plannen nog veelal onzeker is. Er is in veel gevallen nog geen overeenstemming met bedrijven over de uitvoering van de plannen; bijvoorbeeld een koopovereenkomst met gevestigde bedrijven. De vervangingsvraag met een 'harde' status (er is al overeenstemming bereikt of het is al in uitvoering) is circa 13 hectare in de U16.

Confrontatie vraag en aanbod

Aan de vraagzijde rekenen we de uitbreidingsvraag en de vervangingsvraag met een 'harde' status (plannen waarover overeenstemming is bereikt of waar uitvoering is gestart) mee. De totale vraag in de U16 komt daarmee uit op circa 302 hectare tot en met 2040. Daar staat een aanbod van uitgeefbare bedrijventerreinen (hard planaanbod) van circa 86 hectare tegenover. Dat betekent dat er in het WLO hoog scenario een **kwantitatief** tekort (behoefte) van 216 hectare. In het scenario 'verdichten' is de totale vraag in de U16 circa 231 hectare tot en met 2040. Dat betekent dat er in het WLO hoog scenario een **kwantitatief** tekort (behoefte) is van 145 hectare.

Figuur 27: Confrontatie vraag en aanbod t/m 2040 in regio U16 in twee scenario's



Bron: Stec Groep, 2020

Wat betekent verdichten voor bestaande voorraad?

Bovenstaande berekeningen geven inzicht in wat verdichten betekent voor de uitbreidingsvraag. We kunnen daarnaast ook doorrekenen wat verdichten betekent voor de bestaande voorraad. Wanneer we de 'moderne', intensieve terreinquotiënten ook doorrekenen voor de bestaande voorraad, betekent dit dat er in de U16 circa 400 hectare minder bedrijventerreinenvoorraad nodig is. Dat zou, puur theoretisch gezien, betekenen dat de uitbreidingsvraag volledig opgevangen kan worden in de bestaande voorraad.

We maken daarbij een aantal kanttekeningen. Het stimuleren van intensief ruimtegebruik op bedrijventerreinen is een langdurig proces, en niet van de ene op de andere dag gerealiseerd. Dat betekent dat ruimte pas op langere termijn mogelijk vrij gaat vallen. Het is te verwachten dat in de huidige hoogconjunctuur een aanzienlijk deel van de uitbreidingsvraag zich in de eerstkomende jaren voor zal doen. Wil je deze uitbreidingsvraag faciliteren, dan is er wel extra bedrijventerrein nodig. Daarnaast is het de vraag of de vrijkomende ruimte ook kwalitatief past bij de uitbreidingsvraag. Kortom, in de programmering moet ook rekening gehouden worden met een bepaalde 'schuifruimte': beschikbaarheid van voldoende en kwalitatief passend aanbod om in de behoefte van bedrijven te kunnen voorzien terwijl ondertussen de vrijgevallen ruimte vraaggericht en passend bij de kwaliteiten van de vraag wordt herontwikkeld.

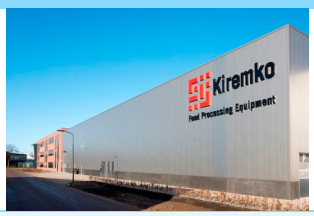
Kwalitatieve vraag

Huisvestingswensen van belangrijkste doelgroepen

Hieronder zetten we de belangrijkste vraagkenmerken van de verschillende sectoren op een rij, op basis van de recente uitgiftecijfers (uitvraag gemeenten, kwalitatief), transactiedata, verhuisgegevens (PAR) en bureauexpertise (op basis van onder andere langjarige monitoring locatiedynamiek). We voegen de industriële sectoren samen tot één doelgroep, en hetzelfde geldt voor de dienstensectoren. Zo komen we tot een programma van eisen voor vier doelgroepen. Dit geeft richting en gevoel bij de kwalitatieve interpretatie van de prognose. Vanzelfsprekend hebben verschillende branches, zoals kennisclusters, stadslogistiek en de creatieve sector eigen specifieke eisen.

Bouw, handel en reparatie	
Impressie	  
Marktgebied	• Primair (boven)lokaal of subregionaal, in enkele grotere gevallen regionaal. • Vaak een sterke lokale binding, vanwege onder andere herkomst werknemers, locatie leveranciers, primaire afzetmarkt. Maar ook vanwege zachte factoren als historie, inbedding in de lokale gemeenschap en verbondenheid van eigenaar/directeur met plaats en gemeente.
Verhuisdynamiek bedrijven	• Gemiddelde verhuisafstand circa 5 kilometer. • Range van verhuisafstand varieert van grofweg 0,5 tot 7,5 kilometer, uitzonderingen daargelaten. • Dynamiek speelt zich bovengemiddeld af in bestaande voorraad, omdat deze doelgroep relatief weinig specifieke eisen heeft aan bedrijfspand en/of installaties.
Locatiefactoren	
Bereikbaarheid weg	Vestiging aan doorgaande wegen (radialen) is in veel gevallen voldoende; directe bereikbaarheid aan N-wegen of A-wegen is een pré.
Bereikbaarheid multimodaal	Voor deze doelgroep geen relevant criterium.
Bereikbaarheid OV	Bereikbaarheid OV wordt steeds belangrijker, met name voor personeel.
Omvang kavel en milieucategorie	• Gros van de bedrijven gebruikt kavel tot 1 hectare. • Milieucategorie veelal t/m 3.2.
Arbeidsmarktomvang	Kwantitatieve omvang van de beschikbare arbeidspool niet primair relevant. Opleidingsniveau, arbeidsethos en/of flexibele inzetbaarheid van groter belang.
Belang van interactie	Mate van interactie is relatief laag.

Consumentendiensten	
Impressie	  
Marktgebied	• Primair (boven)lokaal of subregionaal, in enkele grotere gevallen regionaal. • Brede doelgroep met gevarieerde oriëntaties. Kleinere consumentendiensten en zakelijke/overige dienstverlening wordt in iedere gemeente teruggevonden, terwijl grootschalige zakelijke dienstverlening en consumentendiensten als PDV/GDV selectiever is in het voordeel van (sub)regionale centra.
Verhuisdynamiek bedrijven	• Gemiddelde verhuisafstand circa 7 kilometer. • Range van verhuisafstand varieert van grofweg 1,5 tot 10 kilometer, uitzonderingen daargelaten. • Dynamiek speelt zich bovengemiddeld af in bestaande voorraad. Wel heeft de doelgroep vaak specifieke eisen waar het gaat om zichtbaarheid en uitstraling.
Locatiefactoren	
Bereikbaarheid weg	Vestiging aan doorgaande wegen (radialen) is in veel gevallen voldoende; directe bereikbaarheid aan N-wegen of A-wegen is een pré.
Bereikbaarheid multimodaal	Voor deze doelgroep geen relevant criterium.
Bereikbaarheid OV	Bereikbaarheid OV is van bovengemiddeld belang. Een aantrekkelijk en goed bereikbare vestiging voor hoogopgeleide beroepsbevolking is een eis voor deze groep bedrijven
Omvang kavel en milieucategorie	• Gros van de bedrijven gebruikt kavel tot 1 hectare, PDV af en toe in grotere omvang. • Milieucategorie veelal t/m 3.1.
Arbeidsmarktomvang	Hoewel de sector gekenmerkt wordt door kleinschaligheid is de kwaliteit en omvang van arbeidspool zeer belangrijk, vooral vanwege de toenemende ICT-gerelateerde werkzaamheden. Ook de flexibele inzetbaarheid van arbeid is van groter belang.
Belang van interactie	• Mate van interactie is relatief hoog, zowel tussen bedrijven als met omgeving. • Synergievorm tussen bedrijven is veelal rondom kennis, interactie met omgeving zit in het feit dat bedrijven uit deze doelgroep bovengemiddeld vaak behoefte hebben aan een multifunctionele omgeving (stedelijk gebied).

Industrie	
Impressie	  
Marktgebied	• Vaak regionaal tot (inter)nationaal, met toeleveranciers en afnemers die wijdverspreid zijn gevestigd. In enkele gevallen primair een regionaal epicentrum van toeleveranciers en afnemers. • Mits in Nederlands eigendom, in de regel in het geval van familiebezit, vaak een sterke lokale binding, vanwege onder andere herkomst werknemers, locatie leveranciers, primaire afzetmarkt. Maar ook vanwege zachte factoren als historie, inbedding in de lokale gemeenschap en verbondenheid van eigenaar/directeur met plaats en gemeente.
Verhuisdynamiek bedrijven	• Gemiddelde verhuisafstand circa 5 kilometer. • Range van verhuisafstand varieert van grofweg 0,5 tot 7 kilometer. • De industrie is een zeer kapitaalintensieve sector. Er wordt bovengemiddeld vaak gekozen voor een uitbreiding op of naast de bestaande kavel, vanwege reeds gedane investeringen in vaste activa (vastgoed 'op maat') en arbeidspotentieel. Verhuisgeneigdheid mede daardoor relatief laag. • Wanneer verplaatst wordt over een grotere afstand (o.a. strategische relocatie; reshoring) of wanneer het gaat om nieuwvestiging, zijn de vestigingsmogelijkheden breed. Specifieke proposities rondom toeleveranciers, afnemers, bereikbaarheid, arbeidspotentieel en mogelijkheden voor circulaire ketens zijn dan voornamelijk relevant.
Locatiefactoren	
Bereikbaarheid weg	Bereikbaarheid aan hoogwaardige hoofdontsluitingen of N-wegen is minimaal, maar een sterke voorkeur voor locaties aan A-wegen, in het bijzonder bij buitenlandse vestigingsverzoeken.
Bereikbaarheid multimodaal	Nabijheid is een pré voor huidige of toekomstige vervoersstromen. In enkele gevallen, zoals specifieke recycling, beton/afval en veelal in procesindustrie (bijvoorbeeld diervoeders, chemische bedrijven) een noodzakelijkheid voor aanlevering van grondstoffen.
Bereikbaarheid OV	Bereikbaarheid OV wordt steeds belangrijker, met name voor personeel.
Omvang kavel en milieucategorie	• Kavelomvang is zeer divers en sterk afhankelijk van positie in de productieketen (van R&D tot volledige productie). Uitgifte in recente jaren veelal tot 2 hectare. • Milieucategorie oplopend tot 4.2, in uitzonderingen tot 5.
Arbeidsmarktomvang	Zowel kwantiteit als kwaliteit (opleidingsniveau, flexibiliteit) zeer relevant voor cases waar strategische relocatie, reshoring of nieuwvestiging een rol spelen. Voor de gehele industrie geldt dat het belang van een hoogwaardige (hbo+) arbeidsmarkt van relatief grotere waarde wordt. Specifieke gevallen, zoals locatie van de R&D-activiteiten, daarbij in het bijzonder.
Belang van interactie	• Mate van interactie is relatief hoog, met name tussen bedrijven. • Synergievorm tussen bedrijven is afhankelijk van positie in productieketen. Aan het begin van de productieketen (R&D) vindt synergie plaats rondom kennis. In ontwikkel- en opschalingsfase vindt synergie veelal plaats rondom proces (delen van proefopstellingen, faciliteiten, etc.). Bij volledige productie vindt synergie veelal plaats rondom product: door fysieke koppeling kunnen bedrijven gebruik maken van elkaars (bij)producten, en zo bijvoorbeeld circulaire ketens vormen.

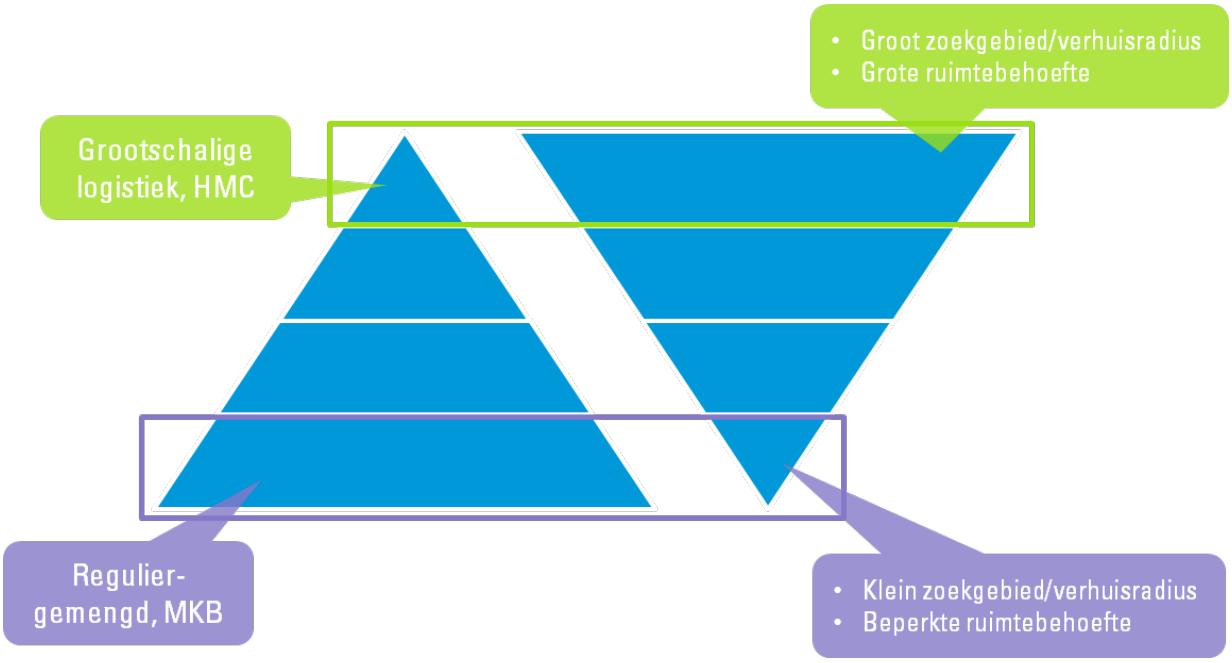
Logistiek en groothandel	
Impressie	  
Marktgebied	• Vaak regionaal tot (inter)nationaal, afhankelijk van corebusiness (bijv. e-commerce, B2B en/of logistieke dienstverlening) een regionaal epicentrum van verladingscapaciteit en/of distributie.
Verhuisdynamiek bedrijven	• Het gros van de verhuisdynamiek betreft strategische relocatie (samenvoeging van meerdere locaties, of uitbreiding met nieuwe vestigingen), veelal ingegeven door omnichanneling en/of risicoreductie. Verplaatsing van één locatie naar een andere komt relatief weinig voor en betreft veelal kleinschalige en lokale vraag, een relatief kleiner deel van de totale locatiedynamiek. • Bij verplaatsing is de gemiddelde verhuisafstand circa 7 kilometer.

	• Range van verhuisafstand varieert van grofweg 1 tot 10 kilometer. • In recente jaren wordt relatief vaak gekozen voor nieuwbouw (in plaats van verhuizing naar ander pand in bestaande voorraad). Bestaande voorraad (aanbod) voldoet vaak niet aan eisen om schaalvergroting en efficiëntieslag te realiseren.
Locatiefactoren	
Bereikbaarheid weg	Direct ontsluiting op A-weg of een vierbaans N-weg.
Bereikbaarheid multimodaal	Nabijheid is een grote pré; er is een groeiend belang van multimodale ontsluitingsmogelijkheden.
Bereikbaarheid OV	Bereikbaarheid OV wordt steeds belangrijker, met name voor personeel.
Omvang kavel en milieucategorie	• Grotere kavels (vanaf 1 hectare) domineren de ruimtevraag van deze doelgroep. In recente jaren oplopend tot zo'n 8 hectare per kavel in provincie Utrecht. • Milieucategorie oplopend tot 4.2, gros tot 4.1.
Arbeidsmarktomvang	Zowel kwantiteit als kwaliteit (opleidingsniveau, flexibiliteit) zeer relevant. Voor de gehele logistiek geldt dat het belang van een hoogwaardige (hbo+) arbeidsmarkt van grotere waarde wordt.
Belang van interactie	• Mate van interactie is gemiddeld. • Er liggen grote kansen op gebied van circulaire economie voor de logistiek. In een circulaire economie ontstaan meer/grotere retourstromen, worden grondstoffen hergebruikt en is er een noodzaak voor logistiek met een lagere *footprint*. Logistiek (dienstverleners) en producenten zullen dichter op elkaar kruipen. Immers, goederen moeten voor hergebruik terug naar de oorspronkelijke/nieuwe schakel in de keten. Omdat de producenten en verwerkende bedrijven veel volumestromen gaan realiseren is het voor logistieke bedrijven van belang om in de directe nabijheid gevestigd te zijn. Een trend die we nu bijvoorbeeld al zien bij grote e-commerce distributiecentra. Post- en pakketbedrijven zijn graag in de direct omgeving gevestigd gelet op het volume en *cut-off*tijden.

Marktoriëntatie van bedrijven als ecosysteem

De uitbreidingsvraag naar bedrijventerreinen komt vanuit een heterogene groep aan bedrijven: zowel vanuit reguliere (MKB-)bedrijvigheid als vanuit zeer specifieke sectoren en activiteiten. De eisen die aan een vestigingslocatie gesteld worden verschillen dan ook sterk binnen deze groep. Daardoor zijn er ook verschillen in de oriëntatie van bedrijven (het zoekgebied waarbinnen zij zich oriënteren op een nieuwe locatie).

Figuur 28: Marktoriëntatie bedrijven als ecosysteem



Het zoekgebied van bedrijven kan bezien worden vanuit een ecosysteem: er is een grote groep bedrijven (de regulier-gemengde bedrijvigheid, MKB-bedrijven) die veelal een klein zoekgebied en verhuisradius heeft, en tegelijkertijd een kleine, specifieke groep bedrijven met een groot zoekgebied. De grote groep

regulier-gemengde bedrijvigheid bestaat veelal uit lokale ondernemers die een sterke binding hebben met de stad/plaats waar zij gevestigd zijn doordat zij er zelf vandaan komen of woonachtig zijn, sterk lokaal verankerd zijn doordat personeel veelal uit de directe omgeving komt en/of belangrijke leveranciers in de nabijheid zijn gevestigd, en/of een bedrijf hebben die een relatief kleine (lokale tot regionale) afzetmarkt heeft.

Het grootste deel van de bedrijven verhuist daardoor ook over een relatief korte afstand. Uit CBS-cijfers (2013) blijkt dat het grootste gedeelte (2/3e) van de bedrijven binnen de gemeentegrens verhuist. Voor de bedrijventerreinenprognose in de U16 heeft een uitgebreide analyse van verhuisbewegingen naar bedrijventerreinen plaatsgevonden. Daaruit blijkt dat circa 70% van de bedrijven die naar een bedrijventerrein verhuist, binnen de eigen gemeente blijft. Gemeten in werkgelegenheid gaat het om iets minder dan 80%.

Daarnaast is er dus een kleine groep bedrijven die niet per se gebonden is aan de huidige vestigingsplaats en/of –gemeente. Hierbij gaat het vaak om bedrijven waarvoor de vestigingslocatie moet voldoen aan specifieke eisen. Denk daarbij aan bereikbaarheid, kavelomvang en gebruiksmogelijkheden van de kavel (milieucategorie, bouwhoogte). Voor dit soort bedrijven is de specifieke propositie van de locatie van primair belang voor hun (bedrijfseconomisch) functioneren, en speelt de gebondenheid aan de huidige locatie daardoor een minder prominente rol wanneer een locatiebeslissing wordt genomen. In de volgende paragraaf maken we een realistische inschatting van het aandeel van deze doelgroep binnen de uitbreidingsvraag naar bedrijventerreinen.

Analyse vraag naar kavelomvang per sector

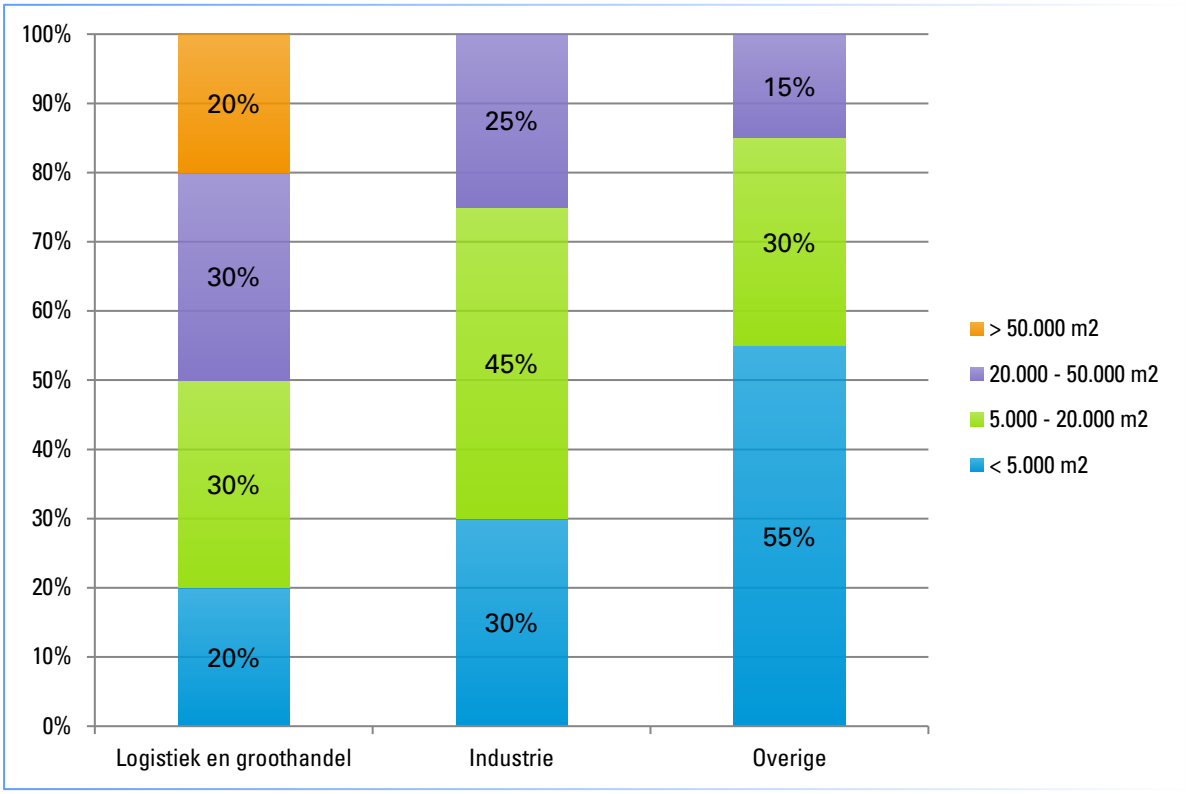
In de praktijk zien we dat omvang en activiteit bepalend zijn voor de mate waarin bedrijven op zoek zijn naar een specifieke propositie. Het gros van de bedrijven (zo'n 65 tot 75%) kan uit de voeten met een kavel tot 5.000 m² omvang. Vanaf een kavelomvang van circa 2 hectare spreken we voor de regio U16 van grootschalige vraag. Deze vraag kan veelal maar op een beperkt aantal locaties gefaciliteerd worden. Ook omdat het aanbod aan dit soort kavels vaak beperkt is, maar belangrijker nog is dat deze grootschalige ruimtevragers ook andere specifieke eisen aan een locatie stellen. Denk aan een ruime bouwhoogte, hogere milieucategorie en een uitstekende ontsluiting (in sommige gevallen ook multimodaal). Dit hangt ook samen met de activiteit van deze bedrijven. Het gaat voornamelijk om logistieke en/of productieactiviteiten. Voor dit soort bedrijven zijn deze locatiekenmerken van primair belang om bijvoorbeeld een specifiek product te kunnen produceren, om schaalvergroting te kunnen faciliteren, om hun logistieke keten zo efficiënt mogelijk in te richten, et cetera.

Om een inschatting te maken van het aandeel van de grootschalige vraag (en daarmee veelal vraag met een meer regionale oriëntatie) binnen de totale (uitbreidings)vraag in de regio U16 analyseren we een sectoren en hun (kavel)omvang. We gebruiken daarbij drie bronnen:

1. De uitgifte van de afgelopen vijf tot tien jaar (op basis van een inventarisatie onder gemeenten, uitgevoerd als input voor de prognose bedrijventerreinen, maar ook op basis van analyse van uitgiftecijfers uit de IBIS database).
2. Een koppeling van kadastrale percelen en het PAR (bron: Stec Groep & Provincie Utrecht, analyse uitgevoerd als basis voor prognose bedrijventerreinen).
3. Gerealiseerde transacties in de bestaande vastgoedmarkt (bron: Vastgoeddata.nl).

Uit analyse van deze drie bronnen volgt onderstaande figuur met daarin onze expertmatige inschatting van de indeling naar kavelomvang en sector.

Figuur 29: indicatieve verdeling van toekomstige vraag naar kavelomvang en sector in de regio U16



Bron: Stec Groep, 2020.

Locatietypologie voor werkmilieus voor bedrijfsruimtegebruikers

De in deze paragraaf beschreven trends en ontwikkelingen en de verdeling van de vraag naar sector en kavelomvang, vormen de basis voor de kwalitatieve benadering in deze prognose. Door de verdergaande fragmentatie van de productieketen en toenemende verwevenheid tussen verschillende sectoren en bedrijven in de economie, gaat de vraag naar bedrijventerreinen steeds meer dwars door 'traditionele' terreintypen heen. Het verschil tussen sectoren wordt diffuser. Zo wordt het onderscheid tussen logistiek en productie minder duidelijk (bijvoorbeeld assemblage in distributiecentra) en halen productiebedrijven steeds vaker (kantoorachtige) activiteiten als R&D, engineering of kwaliteitscontroles in huis. Hierdoor is het lastiger om locaties 'sec' te segmenteren naar bijvoorbeeld type sector, milieucategorie of uitstraling/verschijningsvorm. Steeds vaker is bijvoorbeeld relevant of op de locatie veel of minder interactie met de omgeving kan plaatsvinden. Daarvoor is onder andere de ligging relevant; ligt de locatie in stedelijk gebied nabij de (woon)bebouwing of juist hier buiten.

In plaats van een indeling naar traditionele terreintypen (zoals een industrieterrein of logistiek terrein) kiezen we voor een indeling waarbij omvang en (mate van) interactie met de omgeving centraal staan. Dit leidt tot onderstaande indeling qua type werkmilieus:

- Functioneel werkmilieu: klein/middelgroot, grootschalige en XXL.
- Stedelijk werkmilieu: klein/middelgroot.

Daarnaast maken we onderscheid in thematische locaties (zoals 'wetenschap', het USP(B) voor life sciences, health en duurzaamheid) en gemengde gebieden met bedrijfsruimte (zowel in de woonwijk als op solitaire locaties). De vraagraming voor zowel wetenschap als informele bedrijfsruimte in gemengde gebieden leest u in de paragrafen hieronder.

Functioneel werkmilieu	
Type gebruikers	B2B terreinen voor zowel MKB als meer grootschalige & hogere milieucategorie (HMC) bedrijvigheid.
Type locatie	• Werklocaties zonder (of weinig) menging met andere functies, zowel meer generieke locaties als locaties met een specifieke branchering. Dominant is de bedrijfsmatige insteek van de locatie, de interactie met bijvoorbeeld de consument ontbreekt grotendeels (in de vorm van dienstverlening, retail of anderszins). • Aan de rand van de stad of stedelijk gebied, bij snelweg of andere modaliteiten, zoals water en spoor.
Segmentering	• Hierbij maken we onderscheid in (1) kleinschalige tot middelgrote locaties en (2) grootschalige locaties. 1. Kleinschalig tot middelgroot: locaties met overwegend bedrijven en vestigingsmogelijkheden tot 5.000 m², al dan niet aangevuld met enkele grotere vestigers van een paar hectare. 2. Grootschalig: locaties met bedrijven en vestigingsmogelijkheden vanaf twee hectare oplopend tot 5 hectare, al dan niet aangevuld met enkele kleinschalige vestigers. 3. XXL: locaties voor grootschalige logistiek en/of industrie, met kavels groter dan 5 hectare netto.
Voorbeelden regio U16	Lage Weide (Utrecht), Bedrijventerrein Mijdrecht (De Ronde Venen), Broekweg (Wijk bij Duurstede), Maarsbergen-Oost (Utrechtse Heuvelrug), Breukelerwaard (Stichtse Vecht), Barwoutswaarder (Woerden).

Stedelijk werkmilieu	
Type gebruikers	Vooral B2C en C2C-gerichte werklocaties voor MKB, creatieve en ambachtelijke bedrijvigheid.
Type locatie	• Locaties in of direct aan de rand van de stad, en die veel interactie hebben met de omgeving. Het gaat om werkomgevingen die zijn blootgesteld aan stedelijkheid. Denk aan stedelijke voorzieningen, informele ontmoetingsplekken. Het gaat om locaties waar vaak bovengemiddeld startups en ZZP'ers vestigen en die (in potentie) een brede attractiviteit hebben om te werken en te bezoeken. • Daarnaast gaat het om hoogwaardige werkmilieus met consumentendiensten, waaronder ook combinaties met PDV/GDV, gezondheidszorg en onderwijs. • Regelmatig komt op deze locaties menging met andere werkfuncties voor, incidenteel ook met wonen (bv aan de randen van het gebied).
Segmentering	• Voor stedelijke werkmilieus onderscheiden we één segment: kleinschalig tot middelgroot. (locaties met overwegend bedrijven en vestigingsmogelijkheden tot 5.000 m², al dan niet aangevuld met enkele grotere vestigers van een paar hectare).
Voorbeelden regio U16	Werkspoor (Utrecht), De Wetering (Utrecht), Rembrandtlaan (De Bilt), Bedrijvenpark Seyst (Zeist), Oud-Zandbergen (Zeist), De Corridor (IJsselstein).

De hierboven beschreven indeling is natuurlijk nooit precies met een schaar te knippen. Regelmatig zullen locaties qua kenmerken in elkaar overlopen, zeker waar het bestaande locaties betreft en waarop feitelijk tot 90 à 95% van de toekomstige marktdynamiek zich zal afspelen. Dat geldt overigens voor elke indeling in typen terreinen: in de praktijk zal die nooit helemaal overeenkomen met de theoretische categorisering. De gepresenteerde indeling is vooral bedoeld als denkkader en als kwalitatief handvat om komende jaren in de U16 en subregio's te werken aan het waar nodig versterken van de bestaande bedrijventerreinen en het duidelijk vraaggericht kunnen positioneren (doelgroepen, ligging, kwalitatieve kenmerken) van te ontwikkelen nieuwe terreinen.

Vraag naar deze werkmilieus komt vanuit verschillende sectoren

De vraagprognose voor bedrijventerreinen in de U16 is bottom-up opgebouwd. Per sector/segment zijn de indicatoren individueel doorgerekend en bepaald. Hiermee bedoelen we; de prognose houdt rekening met trends en ontwikkelingen in diverse sectoren en binnen een verscheidenheid aan sectoren. Op functioneel grote terreinen kan een mix zitten van grotere logistiek en diverse typen industrie. Dit is ook de samenstelling die we in de praktijk op de terreinen in de U16 zien. Puur industriële of puur logistieke terreinen zijn er bijna niet. Overigens betekent dit dus ook dat er enige overlap zit tussen de typen milieus en de vraag daarnaar. Deze zijn niet 100% keihard van elkaar ter scheiden; er is een bepaalde uitwisselbaarheid tussen de milieus. Zo kan de vraag naar functioneel terrein soms best landen op/in stedelijke werkmilieus. Om een verdeling te maken van de vraag naar typen werkmilieus, hebben we gebruik gemaakt van de sectorale verdeling van de vraag (inclusief verdeling naar kavelomvang), de huisvestingswensen van de belangrijkste doelgroepen en analyse gemaakt van de bestaande voorraad (en locatietypen die we daarin onderscheiden). Op deze grondslag is onderstaande indicatieve verdeling gehanteerd in de vraag naar de typen werkmilieus op de formele bedrijfsruimtemarkt.

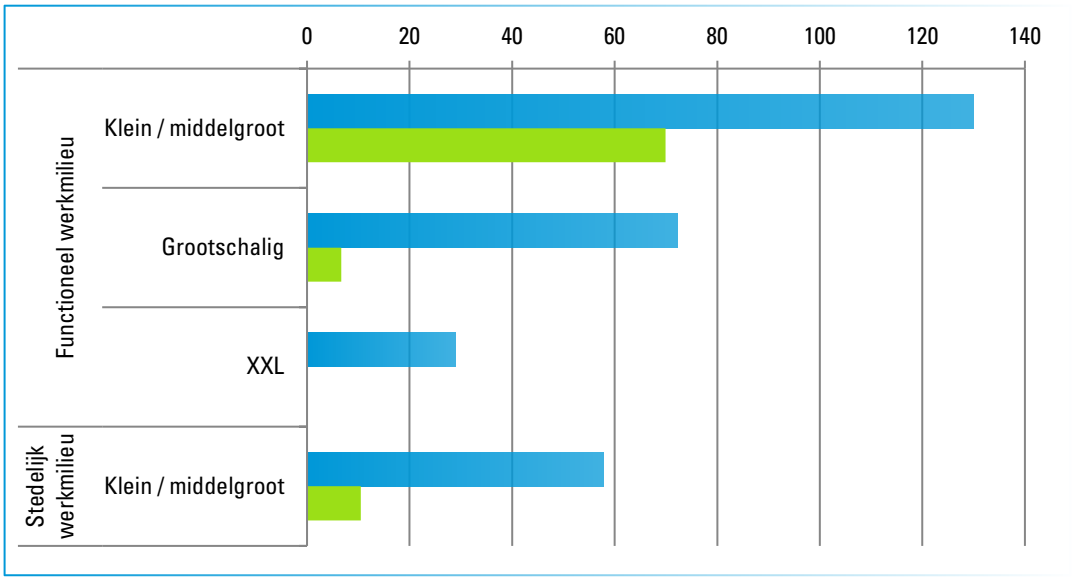
Tabel 24: indicatieve verdeling uitbreidingsvraag naar bedrijventerreinen U16 naar locatietype

Locatietype		Aandeel in uitbreidingsvraag U16
Functioneel werkmilieu	Klein / middelgroot	45%
	Grootschalig	25%
	XXL	10%
Stedelijk werkmilieu	Klein / middelgroot	20%

Bron: Stec Groep, 2020

In de figuur hieronder is de uitbreidingsvraag naar bedrijventerreinen in de regio U16 verdeeld over de werkmilieus / naar locatietype en geconfronteerd met het uitgeefbaar aanbod (zie figuur 31).

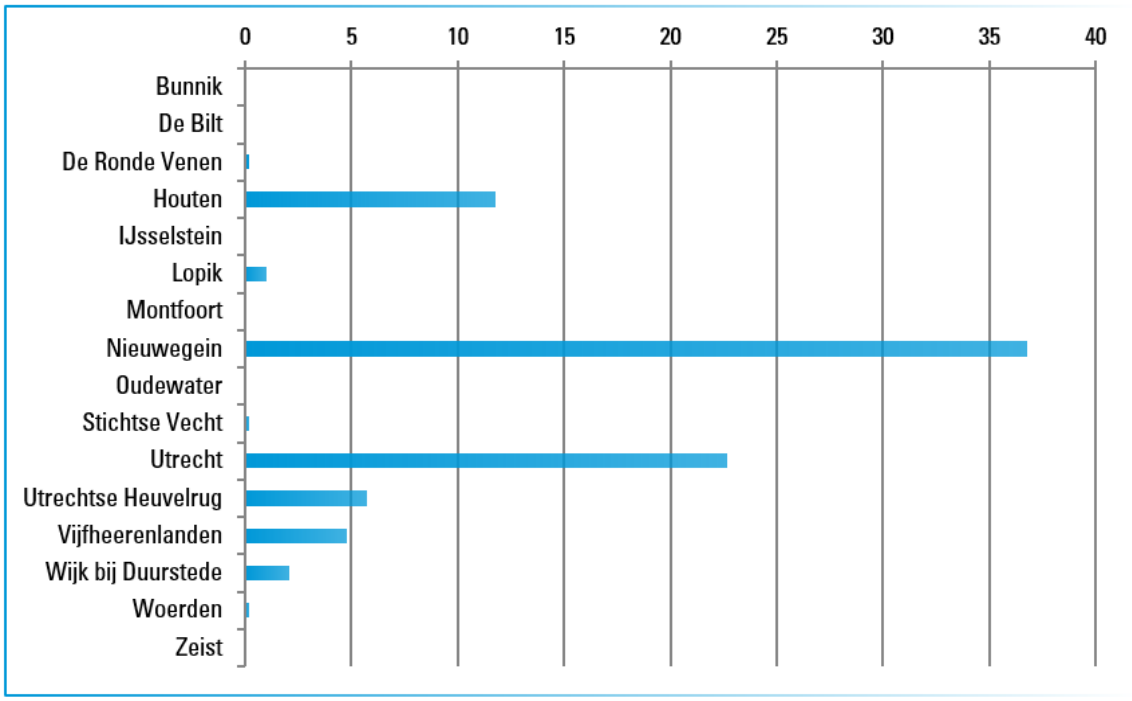
Figuur 30: confrontatie van vraag en uitgeefbaar aanbod in U16 naar type werkmilieu



Bron: Stec Groep, 2020

Uit de kwalitatieve confrontatie van vraag en aanbod volgt dat er in alle segmenten een tekort aan ruimte is tot en met 2040. Daarbij speelt ook dat de locatie 'Het Klooster' in Nieuwegein met 36,8 hectare (inclusief aanbod van circa 7 hectare aan kavels > 2ha) een flink aandeel heeft binnen het totale uitgeefbare aanbod (van circa 86 hectare). Een groot aantal gemeenten in de regio (zie ook figuur hieronder) beschikt over onvoldoende aanbod voor lokaal MKB. In de regio zijn momenteel geen kavels groter dan 5 hectare (XXL) beschikbaar. Ook het aanbod aan stedelijke werkmilieus is beperkt. Met de beoogde ontwikkeling van Strijkviertel (zacht plan, circa 19 ha) in Utrecht wordt hierop ingespeeld.

Figuur 31: uitgeefbaar aanbod van bedrijventerreinen per gemeente in netto ha (peildatum 1 januari 2019)



Bron: IBIS, 2019

Overigens zal de verdeling van de vraag op subregionaal en/of lokaal niveau kunnen afwijken van de bovenstaande verdeling. Zo verwachten we namelijk dat de vraag naar stedelijke werkmilieus in Utrecht-Midden (inclusief stad Utrecht) groter is dan in de regio Utrecht-West. De uitgifte op de diverse locaties, maar ook de bestaande voorraad, bewijst dit.

Conclusies

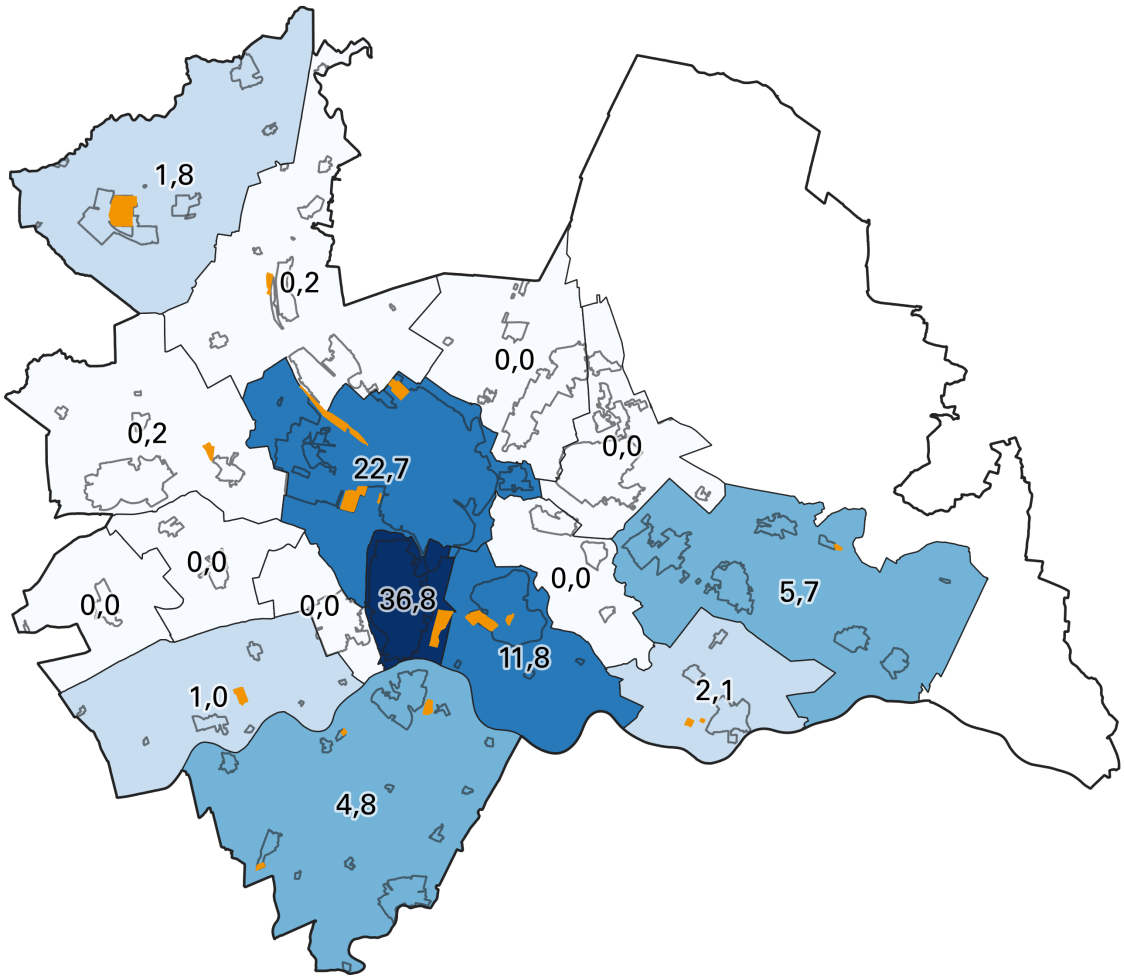
Tekort aan ruimte voor lokaal MKB: meer vraag dan aanbod voor functionele en stedelijke werkmilieus
Op korte termijn is er nog beperkt ruimte voor lokale MKB-bedrijven in de regio. Functionele en stedelijke werkmilieus met kleine/middelgrote kavels zijn goed voor circa 65% van de vraag tot en met 2040. Er is een tekort van circa 120 hectare (inclusief vervanging) in de U16 aan bedrijventerreinen met dit locatietype. Maar, er zijn nu al meerdere gemeenten die niet meer beschikken over noodzakelijke uitbreidingsruimte voor het lokale bedrijfsleven. Dit kan naar verwachting op korte termijn (slechts) gedeeltelijk worden opgelost door verder te verdichten (intensief ruimtegebruik). In de praktijk zien we dat bedrijven ook bedrijfsruimte binnen de gemeente huren (bijvoorbeeld als tijdelijke opslag) en/of investeren in de herontwikkeling van bestaande bedrijfsruimte. Dit maakt ook dat de leegstand van bedrijfsruimte steeds verder afneemt. Er zijn meerdere gemeenten in de U16 waar de leegstand onder het gewenste frictieniveau van 5% ligt. Feitelijk is daar al sprake van schaarste (tekort) aan bedrijfsruimte. Dit maakt dat de toevoeging van nieuwe bedrijventerreinen in veel gemeenten noodzakelijk is om in de economische groei van het lokale bedrijfsleven te voorzien.

Tekort aan grootschalige functionele werkmilieus: weinig mogelijkheid voor faciliteren van grotere bedrijven met (boven)regionale oriëntatie
Het aanbod van kavels groter dan 2 hectare en/of met een hogere milieuhindercategorie op functionele werkmilieus (grootschalig) zijn in de U16 schaars. Er is een tekort van circa 65 hectare aan ruimte voor grootschalige functionele werkmilieus (kavelomvang 2 tot 5 hectare). Kavels groter dan 5 hectare (XXL) zijn niet beschikbaar in de regio U16. De vraag naar dit type XXL-kavels bedraagt circa 29 hectare tot en met 2040. Daarmee beschikt de regio over beperkte mogelijkheden om meer regionaal georiënteerde (veelal grotere) bedrijven in de industrie en logistiek & groothandel te faciliteren. Momenteel kan in deze

ruimtebehoefte niet of onvoldoende voorzien worden. Ook is er beperkt aanbod aanwezig voor specifieke segmenten binnen de industrie, zoals ruimte voor productiebedrijven met hogere milieucategorieën (>4.2) en watergebonden bedrijvigheid.

Figuur 32: uitgeefbaar aanbod van bedrijventerreinen per gemeente in regio U16

Bron: IBIS, 2019; Bewerking: Stec Groep, 2020



VOORZET VOOR UITGANGSPUNTEN VOOR ONTWIKKELING VOOR NIEUWE BEDRIJVENTERREINEN U16

1. Zet alleen in op het afmaken en uitbreiden van bestaande, succesvolle bedrijventerreinen, en kies niet voor het ontwikkelen van nieuwe greenfields (die niet aansluiten op bestaande werklocaties). Het clusteren en intensiveren van bedrijventerreinen verdient de voorkeur.
2. Nieuwe uitbreidingslocaties moeten multimodaal ontsloten zijn (per auto, openbaar vervoer, fiets en mogelijk ook per water). Voor grootschalige functionele werkmilieus (voor oa logistiek/industrie) geldt dat de bereikbaarheid per openbaar vervoer goed moet zijn (voorkeur knooppuntlocaties van openbaar vervoer met minimaal hoogfrequent busvervoer). Voor een functioneel werkmilieu (klein/middelgroot) met vooral lokaal MKB geldt dat de bereikbaarheid per openbaar vervoer redelijk moet zijn (busverbinding).
3. Nieuwe bedrijventerreinen zijn alleen beschikbaar voor bedrijfsruimtefuncties die niet passen in het stedelijk gebied (bijvoorbeeld als gevolg van milieuhindercategorie of oppervlakte) en niet te mengen zijn en bij voorkeur voor sectoren die samenhang hebben met Gezond Stedelijk Leven.
4. Een nieuw kavel op een uitbreidingslocaties is alleen beschikbaar wanneer een bedrijf kan aantonen dat uitbreiden op het bestaande kavel niet mogelijk is en/of geen geschikt bestaand aanbod beschikbaar is in de gemeente of subregio (=uitgifteprotocol).
5. Nieuwe bedrijventerreinen worden intensief uitgegeven (floor space index van minimaal 1). Het gaat om zorgvuldig, intensief ruimtegebruik met hoge bebouwingspercentages, efficiënte netto-bruto verhouding, meervoudig ruimtegebruik, collectieve voorzieningen en duurzaamheidseisen et cetera.
6. De (sub)regio kiest in de programmering voor kwalitatief segmenteren van nieuwe locaties naar kavelomvang, milieucategorie en verschijningsvorm. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het programmeren van ruimte voor uitbreiding van twee tot drie functionele werkmilieus met kavels groter dan 2 hectare en hogere milieucategorieën voor grootschalige bedrijven bij voorkeur nabij de snelweg en stedelijk gebied. Voor functionele en stedelijke werkmilieus (klein/middelgroot) voor lokaal MKB geldt dat kavels kleiner zijn dan 2 hectare (en hindercategorieen minder hoog zijn).
7. Nieuwe terreinen kunnen alleen worden ontwikkeld, wanneer er een herstructureringsplan en/of toekomstvisie (met verdichtingspotentie) voor het bestaande bedrijventerrein is opgesteld en wordt uitgevoerd. Daarin wordt een koppeling van de bestaande en nieuwe terreinen gemaakt (= samenhangend bedrijventerreinenbeleid).
8. Voor nieuwe bedrijventerreinen geldt ook een minimale kavelomvang variërend van 1.000 tot 2.500 m^2. Dit maakt dat op bestaande bedrijventerreinen grotere bedrijfshallen kunnen worden herontwikkeld tot kleinschalig vastgoed (hogere commerciële waarde) en daarmee meer toekomstpotentie hebben.
9. Voor elk nieuw bedrijventerrein is parkmanagement (of een andere organisatiegraad) een verplichting.

Onderscheid lokaal MKB en (boven)regionale vraag neemt verder toe

Het aandeel van regionaal georiënteerde bedrijven binnen de totale vraag is de laatste jaren toegenomen, zo concluderen we. Het onderscheid tussen de vraag vanuit het lokale MKB (kleine tot middelgrote kavels) en meer grootschalige bedrijfsruimtegebruikers in de logistiek/groothandel en industrie neemt meer en meer toe, ook landelijk. Kavels groter dan 2 hectare hebben een aandeel van circa 35% binnen de totale vraag in de afgelopen vijf tot tien jaar in de provincie Utrecht (binnen de logistiek was 65% van de uitgegeven kavels groter dan 2 hectare[32]). We verwachten dat onderscheid tussen lokaal MKB en grootschalige, meer (boven)regionaal georiënteerde bedrijven verder toeneemt en vraagt om specifieke, grootschalige locaties.

[32] Overigens, binnen de logistiek & groothandel en industrie zijn ook eindgebruikers met behoefte aan kavels kleiner dan 2 hectare, veelal voor meer lokaal georiënteerde bedrijven.

Wetenschap

Behoefteraming voor USP: meer groei verwacht

In opdracht van gemeente De Bilt is recent een onderzoek (BCI, juni 2019) uitgevoerd naar de ruimtevraag voor de Schapenweide, het gebied tegenover Utrecht Science Park Bilthoven (USPB). Deze vraag is additioneel ten opzichte van de prognose bedrijventerreinen. De belangrijkste conclusies over de ruimtevraag uit dit onderzoek zijn:

- Op korte termijn (tot en met 2021) bestaat er een aanzienlijk ruimtetekort. Het gaat om een tekort van 18.000 m² (42.000 m² vraag, 14.000 m² aanbod).
- Op lange termijn (tot en met 2030) lijkt het aanbod in kwantitatieve zin ongeveer te kunnen voldoen aan de geprognotiseerde vraag (96.000 m² vraag in periode 2019 t/m 2030, 91.000 m² aanbod). Hiervan is circa 28.000 m² gericht op productie.
- Het merendeel van het aanbod is gevestigd op de locatie in Bilthoven (USPB). Circa 50.000 m² komt beschikbaar door de toevoeging van de Schapenweide aan USPB voor R&D, laboratorium en testfaciliteiten, kleinschalige productie en life science kantoorfuncties. Het (toekomstige) meeste beschikbare aanbod op USPB, door het vertrek van RIVM naar Utrecht is vanwege de aanwezige bedrijfsinfrastructuur en milieuvergunning en in de visie van eigenaar van USPB met name geschikt voor bedrijven die zich richten op de specifieke markt van productie en R&D van vaccins en andere biologische geneesmiddelen. Voor de uitgifte van USPB met uitzondering van de Schapenweide wordt een restrictief beleid gevoerd ten aanzien van bedrijven die deze voorzieningen niet nodig hebben.
- Wanneer we uitgaan dat groei van banen in absolute aantallen gelijk blijft, betekent dit circa 1.600 banen extra in de periode 2031-2040. Hieruit volgt een extra ruimteclaim van circa 57.000 m² over de periode 2030-2040. Wanneer de jaarlijkse groei uit de afgelopen vijf jaar doorzet, neemt de ruimteclaim fors hoger toe.
- Het (toekomstige) beschikbare aanbod op USPB is vanwege de aanwezige infrastructuur en milieuvergunning met name geschikt voor de productie van vaccins en andere biologische geneesmiddelen. De eigenaar van USPB voert een restrictief beleid ten aanzien van bedrijven die deze voorzieningen niet nodig hebben. Zonder inzet van een alternatief gaan deze life sciences bedrijven, die passen in het Utrechtse ecosysteem, verloren voor de regio.

Huidige marktverwachtingen zijn dat zowel op korte als (middel)lange termijn de groei van banen op USP hoger uitvallen dan uit de prognose volgt. Dit betekent een kwantitatief én kwalitatief tekort aan uitbreidingsruimte. Het verdichten van USP biedt hiervoor mogelijkheden (inclusief verkennen van mogelijkheden van krimp van vastgoedportefeuille van de Universiteit Utrecht), daarnaast kan worden gezocht naar uitbreidingslocaties in de directe nabijheid (met name Daltonlaan op kantoorlocatie Rijnsweerd).

Satelliet locaties voor USP

Voor een regio waarin een science park is gekoppeld met een aantal neven- of satellietlocaties geldt vaak een bepaalde constellatie van bedrijven. Voor USP gaat het hierbij om de volgende structuur:

1. Top onderzoek / R&D (fundamenteel).
2. a) Secundaire R&D (verdere ontwikkeling).
   b. Testen (testfaciliteiten, proeffabriek en dergelijke).

Er ontstaat de volgende, functioneel-ruimtelijke constellatie voor het USP binnen de regio U16:

1. Utrecht Science Park: locatie voor bedrijven die een sterke focus hebben op vernieuwende top R&D (fundamenteel onderzoek) op het gebied van life sciences, health en duurzaamheid. Ook andere functies, zoals onderwijs en gezondheidszorg, maken deel uit van het USP.

2. Satellieten (waaronder Utrecht Science Park Bilthoven, maar in toekomst mogelijk aanvullende locatie):
   a. Ontwikkelingscluster: toegepaste R&D en ontwikkeling van producten op basis van de resultaten van fundamenteel onderzoek.
   b. Testcluster: laboratoria, proeffabrieken en dergelijke.

Voor een testclusters kan de afstand tot het Utrecht Science Park groter zijn, maar is ligging in de regio wel aan de orde. Ook voor een science locatie geldt dat een goed werkklimaat (groenvoorzieningen, horeca, enig winkelaanbod, stedenbouwkundige kwaliteit) belangrijk is. Dit geldt overigens voor een testcluster minder sterk van voor een science park of ontwikkelingscluster (beide meer kantoorachtige omgeving) (bron: Verkenning potentiele satellieten R&D en test locatie Utrecht Science Park, 2016).

Gemengde gebieden

Informele bedrijfsruimte

Definitie informele locaties

Tot de informele werklocaties behoren alle vestigingen in een bedrijfsruimte buiten een officiële werklocatie (bedrijventerrein en/of kantoorlocatie). Dit is in beeld gebracht door een koppeling van het Provinciaal Arbeidsplaatsen Register (PAR) aan BAG-data. Bedrijven en/of zzp'ers die vanuit huis werken, zitten dus niet in deze afbakening.

Kerngegevens informele werklocaties U16

Er zijn zo'n 950 bedrijven op informele werklocaties gevestigd in de U16. Het gaat bijvoorbeeld om bedrijven op solitaire locaties in het buitengebied, of om bedrijven in kleinschalige bedrijfsruimten in de stad. Het zijn veelal dienstverlenende bedrijven en bedrijven in bouw, handel en reparatie. Samen zijn deze bedrijven goed voor bijna 7.400 banen. Dat is 1,3% van de totale werkgelegenheid in de regio. Het totale ruimtegebruik op informele werklocaties, gemeten in vloeroppervlakte (BAG), is ruim 430.000 m² bvo. Dat betekent gemiddeld zo'n 58 vierkante meter vloeroppervlakte per werkzaam persoon.

Behoefteraming

De prognose voor informele werklocaties is onderdeel van de provinciale behoefteraming bedrijventerreinen. Voor deze prognose is allereerst een ruimtelijke analyse uitgevoerd om de huidige situatie van informele werklocaties in beeld te brengen. Daarbij hebben we de volgende stappen uitgevoerd:

1. In het PAR is een selectie gemaakt van alle bedrijfsvestigingen buiten een officiële werklocatie (bedrijventerreinen en kantoorlocaties). Hierbij hanteren we de afbakening van werklocaties van provincie Utrecht[33].
2. In de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) is een selectie gemaakt van alle verblijfsobjecten met enkel het gebruiksdoel 'industriefunctie'. De definitie van industriefunctie in de BAG is: "*gebruiksfunctie voor het bedrijfsmatig bewerken of opslaan van materialen en goederen, of voor agrarische doeleinden*". Dit komt in de praktijk grotendeels overeen met bedrijfsruimten. Voor 'agrarische doeleinden' voeren we een extra filter uit, zie stap 4b. Verder kan het dus voorkomen dat het een verblijfsobject is met een industriefunctie, dat voorkomt in een pand waarin ook andere gebruiksfuncties (zoals *kantoor*) voorkomen. Een pand kan uit meerdere verblijfsobjecten bestaan.
3. Vervolgens zijn de adressen uit de selectie van stap 1 (PAR) en stap 2 (BAG) aan elkaar gekoppeld, op basis van adres en postcode. Hiermee is een lijst ontstaan van alle bedrijven in een verblijfsobject met een industriefunctie, die buiten een officiële werklocatie zijn gevestigd.
4. Tot slot zijn er op deze selectie nog enkele filters uitgevoerd. Bij elk filter is een steekproef uitgevoerd om te controleren of dit het correcte resultaat oplevert.
    a. Detailhandel: de bedrijvenlijst is op enkele detailhandelssectoren (SBI-afdeling 47) gefilterd: o.a. bedrijven met een SBI-code 'tankstation', 'tuincentra', 'supermarkt' of 'winkels in keukens'.
    b. Landbouw: de bedrijvenlijst is op landbouwbedrijven (SBI-afdeling 01) gecheckt en gefilterd. Landbouwbedrijven die overblijven in de lijst zijn landbouwbedrijven in een reguliere bedrijfsruimte.

[33] Zie: https://webkaart.provincie-utrecht.nl/viewer/app/Webkaart?bookmark=e0f413ac5d8a4c15ad7481a662689037

c. Van alle bedrijven met meer dan 50 werkzame personen, of in een verblijfsobject met een BAG-oppervlakte van meer dan 3.000 m² is nagegaan of dit daadwerkelijk bedrijven én bedrijfspanden zijn. Op deze manier zijn bijvoorbeeld nog enkele grotere kantoren en zorginstellingen (met per abuis een industriefunctie), kazernes en rioolwaterzuiveringen gefilterd uit de lijst.

De ruimtebehoefte voor informele werklocaties berekenen we met dezelfde methodiek als voor de bedrijventerreinen (werkgelegenheid x locatievoorkeur x gemiddeld ruimtegebruik). Deze berekening maken we op het totaalniveau van de regio's. Het gaat om een te beperkte groep aan bedrijven om gedegen en onderbouwde uitspraken te kunnen doen over de ontwikkeling per sector. Een beperking is bovendien de beschikbaarheid van data. De koppeling van het PAR en BAG-data, en daarmee het inzichtelijk maken van de omvang en kernmerken van informele locaties, is voor deze prognose voor het eerst uitgevoerd. Daardoor hebben we geen gegevens over de historische ontwikkeling.

De ruimtebehoefte is berekend op basis van de volgende uitgangspunten:

- Voor de **werkgelegenheidsontwikkeling** hanteren we het WLO-Hoog scenario voor de regio U16. Hierbij gebruiken we dus dezelfde cijfers als voor de bedrijventerreinenprognose. We maken daarnaast een extra berekening voor de stad Utrecht, met een aangepaste werkgelegenheidsprognose (zie paragraaf 3.1).
- Voor de ontwikkeling van **de locatievoorkeur** hanteren we twee scenario's.
    - In het eerste scenario gaan we uit van een daling van de locatievoorkeur voor informele werklocaties. Immers, we zien in de bedrijventerreinenprognose een toename van de locatievoorkeur voor bedrijventerreinen (voor alle regio's). Dat betekent in de toekomst een groter aandeel van werkgelegenheid op bedrijventerreinen, ten koste van werkgelegenheid buiten bedrijventerreinen. Dit is vanuit historisch perspectief een logische ontwikkeling, gezien de beperkte nieuwbouw op informele locaties en de druk vanuit andere functies (zoals wonen) op bedrijfsruimten buiten bedrijventerreinen.
    - In het tweede scenario rekenen we de ruimtebehoefte door wanneer de locatievoorkeur voor informele werklocaties gelijk blijft en daarmee het aantal banen op informele locaties groeit.
- Voor de ontwikkeling van **het gemiddelde ruimtegebruik** hanteren we dezelfde groeicijfers als voor de bedrijventerreinenprognose.

Tabel 25: Prognose informele werklocaties U16 en stad Utrecht tot en met 2040, in twee scenario's

Regio	Scenario 1: Afnemende locatievoorkeur		Scenario 2: Gelijkblijvende locatievoorkeur	
	2019 t/m 2030	2031 t/m 2040	2019 t/m 2030	2031 t/m 2040
Regio U16	23.810	-4.430	47.740	20.280
Stad Utrecht	27.200	-2.600	36.880	7.300

Bron: Stec Groep, 2020

In het eerste scenario (afnemende locatievoorkeur) is de ruimtebehoefte in de U16 circa 19.400 m² bvo tot en met 2040. In het tweede scenario (gelijkblijvende locatievoorkeur) gaat het om een ruimtebehoefte van +68.000 m² bvo tot en met 2040. Voor de stad Utrecht hebben we gerekend met de prognose van de werkgelegenheid uit paragraaf 3.1. Hieruit volgt een ruimtebehoefte van maximaal 44.200 m² bvo tot en met 2040.

Werken vanuit de woning

Definitie

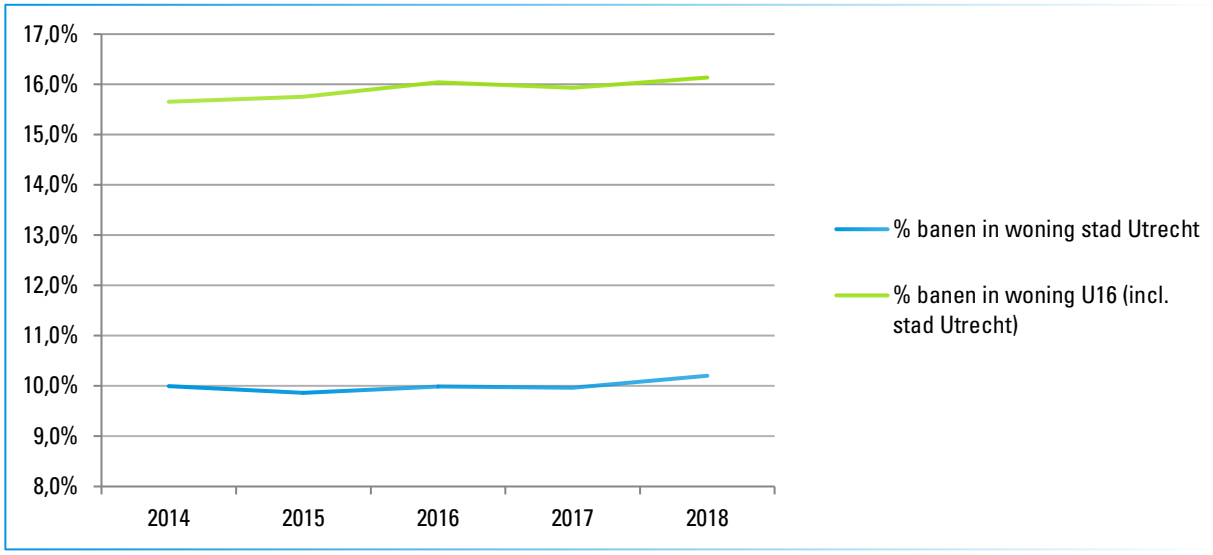
Naast werkzame personen op (in)formele werklocaties in segmenten zoals kantoorruimte, bedrijfsruimte en winkelruimte, zijn er ook werkzame personen en bedrijfsvestigingen geregistreerd in woningen. Om een realistische inschatting te maken van het aantal werkzame personen in woningen in 2040 is een koppeling gemaakt tussen de woonfunctie (Basisregistratie Adressen en Gebouwen, BAG) en het aantal banen

(Provinciaal Arbeidsplaatsen Register, PAR). We gaan ervan uit dat het merendeel van deze groep bestaat uit ZZP'ers. Deze werkzame personen werken vanuit huis (en staan op het woonadres geregistreerd), maar maken om te werken ook gebruik van semi-openbare ruimte, zoals het Stadskantoor, bibliotheek, of commerciële ruimte zoals café, koffiebar et cetera. Tegelijkertijd zijn er ook werkzame personen die geregistreerd staan op het woonadres, maar in dienst zijn (ingehuurd) bij een organisatie die gevestigd is op een (in)formele werklocatie (bijvoorbeeld een kantoorgebruiker).

Kerngegevens 'werken vanuit de woning'

Het aantal werkzame personen dat geregistreerd staat in een woning is zowel in de stad Utrecht als regio U16 relatief constant. Het aandeel werkzame personen in een woning is de afgelopen vijf jaar slechts beperkt toegenomen in de stad (+0,2%) en regio (+0,5%). In absolute aantallen gaat het om een (flinke) groei met circa 3.000 banen (stad Utrecht) en circa 8.400 banen in de regio als geheel (U16) in vijf jaar. Vooral de toename van het aantal ZZP'ers is hiervoor verantwoordelijk. ZZP'ers hebben een aandeel van bijna 70% (U16) tot 80% (stad Utrecht) binnen de totaal aantal banen in woningen (zie ook figuur hieronder).

Figuur 33: ontwikkeling aandeel werkgelegenheid (banen) in woning binnen totale werkgelegenheid in stad Utrecht en U16



Bron: BAG, 2019; PAR, 2019; Bewerking: Stec Groep, 2020

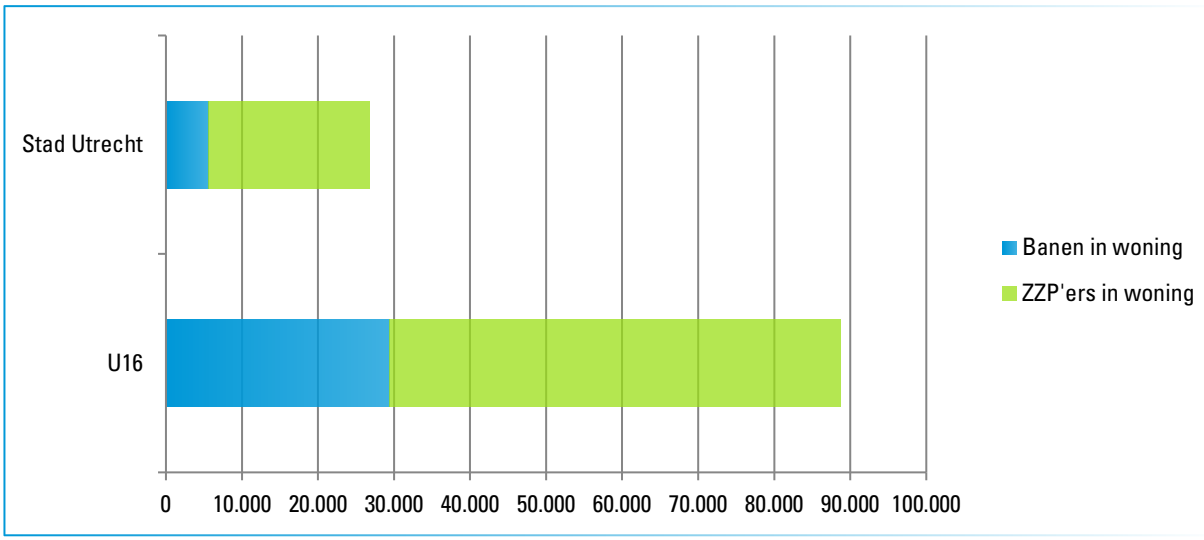
Opkomst van de gig-economy

Een belangrijke reden achter de groei van de werkgelegenheid in de woning is de opkomst van de zogenaamde 'gig economy'. De term 'gig economy' deed (opnieuw) zijn intrede na de financiële crisis in 2008 en omschrijft de verandering op de arbeidsmarkt waarbij korte termijn contracten en projectmatig werk (oftewel: 'gigs') de boventoon voeren. In plaats van loon, krijgen arbeidskrachten betaald per klus, bijvoorbeeld voor een schoonmaakbeurt of het bezorgen van een bestelling. Via het gebruik van online platforms kunnen vragers en aanbieders van diensten elkaar zonder tussenkomst van intermediaire partijen snel ontmoeten en direct transacties afsluiten.

De groei van de gig economy heeft een paar oorzaken. Zo biedt het organisaties de flexibiliteit om per klus de beste individuen te selecteren en alleen die vaardigheden in te zetten die op dat specifieke moment relevant zijn voor het project of de organisatie als geheel. Door werkers in te zetten, kunnen bedrijven bovendien op (personeels)kosten besparen. Door gebruik te maken van werkers zijn bedrijven alleen verplicht kosten te maken als er ook daadwerkelijk werk is. Een ander belangrijk voordeel voor bedrijven is dat zij door de inzet van werkers niet gebonden zijn aan het ontslagsysteem in Nederland.

Ook werknemers zien voordelen in de gig economy. Zij willen meer flexibiliteit en zijn zo minder gebonden aan vaste werkdagen en werkzaamheden. Met de komst van millenials op de arbeidsmarkt zal de gig economy toenemen. Millenials zijn doorgaans onrustiger en hoppen vaker van baan. Een relevante constatering aangezien in 2020 millenials de grootste groep arbeidskrachten op de arbeidsmarkt zullen zijn. Een andere reden voor de groei van de gig economy is dat overstappers vanuit de traditionele arbeidsmarkt meer controle willen over hun eigen agenda en work-life balance als prioriteit stellen. Daarnaast is een veel gehoorde reden van overstappers dat de loopbaan- en ontwikkelingsmogelijkheden bij hun werkgever beperkt zijn[34].

Figuur 34: werken vanuit de woning met onderscheid in ZZP'ers en overige vestigingen in de stad Utrecht en regio U16 (in 2018, in aantal banen)



Bron: BAG, 2019; PAR, 2019; Bewerking: Stec Groep, 2020

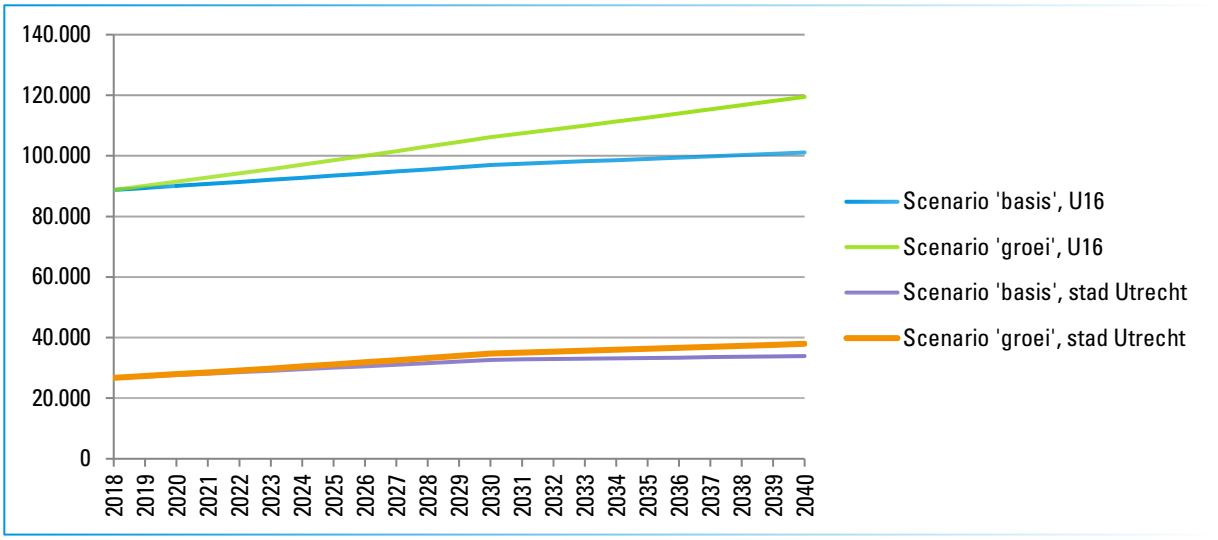
Behoefteraming

Hieronder maken we een overzicht van de uitgangspunten die we hebben gehanteerd voor de berekening van de vraag naar 'werken in de woning' in de stad Utrecht en regio U16:

- Voor de ontwikkeling van de werkgelegenheid hebben we gebruik gemaakt van uitgangspunten op basis van de prognoses uit paragraaf 3.1. Hierbij wordt uitgegaan van een groei met iets meer dan 70.000 banen in de stad Utrecht tot en met 2040 en een groei met circa 77.000 banen in de regio U16 als geheel.
- Vervolgens hebben we een analyse gemaakt van de ontwikkeling van het aandeel 'werken in de woning' binnen de totale werkgelegenheid. We hanteren hierbij twee scenario's. In het scenario 'basis' gaan we uit van een constant aandeel 'werken in de woning' (binnen totale werkgelegenheid) in zowel de stad als regio In het scenario 'groei' gaan we uit van een toenemend aandeel 'werken in de woning' (binnen totale werkgelegenheid) in zowel de stad als regio. Hiervoor hanteren we het groeipercentage van de laatste vijf jaar in de stad (+0,5% per jaar) en regio (+0,8% per jaar).

[34] Bron: Van Doorne, maart 2018;

Figuur 35: prognose 'werken vanuit woning' in twee scenario's voor stad Utrecht en regio U16 in aantal banen t/m 2040



Bron: Stec Groep, 2020

Tabel 26: prognose 'werken vanuit de woning' in twee scenario's voor stad Utrecht en regio U16 in aantal banen t/m 2040 en aandeel binnen totale werkgelegenheid

Scenario	Stad Utrecht	%	U16	%
Scenario 'basis'	+7.176	10,2%	+12.360	16,1%
Scenario 'groei'	+11.240	11,4%	+30.708	19,1%

Bron: Stec Groep, 2020

Uit de prognose volgt dat in het scenario 'basis' het aantal werkzame personen vanuit de woning toeneemt met iets minder dan 7.200 banen in de stad Utrecht en iets minder dan 12.400 banen in de regio U16. In het scenario 'groei', dat uitgaan van een gelijke groeiverwachting als de laatste vijf jaar, neemt het aantal banen in de stad Utrecht toe met circa 11.200 banen en in de regio U16 met iets meer dan 30.700 banen. In het scenario 'groei' neemt het aandeel van 'werken vanuit de woning' binnen de totale werkgelegenheid tot toe 11,4% (stad Utrecht) en 19,1% (regio U16). Het scenario 'groei' sluit daarmee goed aan bij de verwachting dat de 'gig economy' toeneemt in de toekomst.

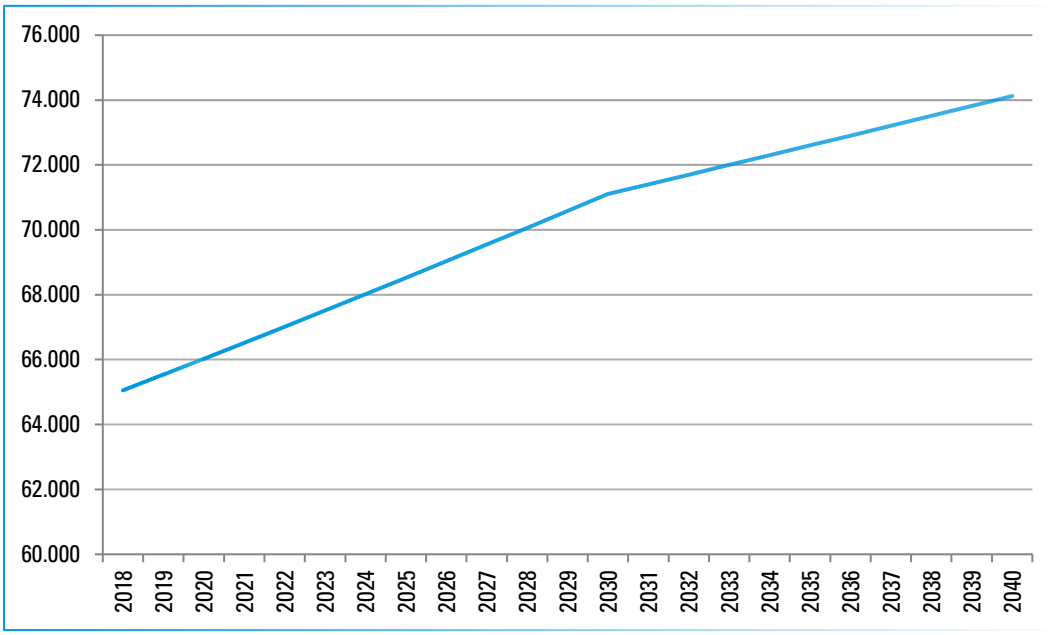
Overige

In de U16 zijn naast banen op de werklocaties, in informele bedrijfsruimte en banen in de woning, ook banen te vinden op overige (solitaire) locaties in de gemengde gebieden. Denk hierbij aan maatschappelijke voorzieningen, onderwijs, gezondheidszorg, horeca, sport, leisure, cultuur et cetera. In 2018 heeft de categorie 'overig' een aandeel van circa 12% binnen de totale werkgelegenheid in de regio U16. Het gaat in totaal om circa 65.050 banen (bron: PAR, 2019). Gezien de diversiteit aan functies/sectoren en het feit dat een deel van deze activiteiten ook gevestigd is op werklocaties of in de gemengde gebieden (informele bedrijfsruimte of in de woning), is het lastig om een realistische prognose van de toekomstige ontwikkeling van de werkgelegenheid te maken voor deze categorie. Zo verwachten we dat er binnen de categorie ook sectoren zijn, zoals gezondheid- en welzijnszorg, die mogelijk bovengemiddeld groeien in aantal banen de komende periode. Hieronder maken we daarom een indicatieve prognose op basis van het aandeel binnen de totale werkgelegenheid en 'algemene' macro-economische groeicijfers.

In onderstaande figuur hebben we op basis van de groeipercentages uit het WLO Hoog scenario de ontwikkeling van de 'overige banen in gemengde gebieden' berekend. Hieruit volgt een totaal aantal banen in deze categorie van iets meer dan 74.000 in 2040. Deze categorie neemt daarmee met meer dan 9.000

banen toe. Daarmee blijft het aandeel van de categorie ‘overig’ binnen de totale werkgelegenheid in de regio U16[35] nagenoeg gelijk aan dat van 2018 (circa 12%).

Figuur 36: indicatieve ontwikkeling ‘overige banen in gemengde gebieden’ in regio U16



Bron: Stec Groep, 2020

[35] Uitgaande van de bovenkant van de bandbreedte bij ontwikkeling van banen voor (overige) werklocaties en gemengde gebieden

Bijlage B: beoordeling werklocaties

Ontwikkelrichting bedrijventerreinen U16

Voor ieder bedrijventerrein in de U16 is een ontwikkelrichting geformuleerd. De ontwikkelrichting vloeit voort uit het locatieprofiel en de toekomststrategie van de gemeente. Het locatieprofiel is opgesteld op basis van sociaaleconomische indicatoren en de ruimtelijke kwaliteit van de locaties. In onderstaande tabellen lichten we de ontwikkelrichting per terrein toe.

De ontwikkelrichting is onderverdeeld in de volgende vier strategische opgaven:

- **Behouden:** voor de locatie is geen strategische opgave. De economische functie als bedrijventerrein blijft behouden in zijn huidige vorm. Indien de locatie beschikt over uitgeefbaar aanbod, dan optimaal aansluiting zoeken bij actuele ontwikkelingen in de markt ('next economy') en de behoefteraming.
- **Opwaarderen:** zet in op een publiek-private aanpak met een actieve rol voor het bedrijfsleven.
  (1) facelift: lichte verbeteringen in de uitstraling van het terrein, zoals ingrepen in de openbare ruimte (entree van het terrein, groen), stimuleringsmaatregelen voor investeringen in privaat vastgoed (gevels, energie, verduurzaming) en duurzaam beheer en onderhoud (organisatiegraad verhogen)
  (2) (lichte) revitalisering: grotere ingrepen in de openbare ruimte en op private kavels. Bijvoorbeeld wegonderhoud of private panden (grootschalig) vernieuwen en energetische maatregelen nemen. Herontwikkeling op locatieniveau. Wel ingrepen gericht op het vernieuwen van de ondergrondse en bovengrondse infrastructuur en het oplossen van knelpunten zoals parkeerproblematiek, uitbreidingsruimte van bedrijven en dergelijke.
- **Herstructureren:** zet in op zware ingrepen, waarbij een actieve rol van overheid nodig is.
  (1) (zware) revitalisering[36]: grote ingrepen in de openbare ruimte, zoals vernieuwen ontsluitingswegen en grootschalig onderhoud aan wegen of riolering. En grootschalige herontwikkeling van private kavels en herverkaveling voor een optimaler ruimtegebruik. Geen functiewijziging.
  (2) herprofilering[37]: gedeelten van het terrein moeten worden herontwikkeld en geherprofileerd: de bedrijventerreinfunctie verandert, bijvoorbeeld lagere/hogere milieucategorieën, kantoorachtige bedrijvigheid in plaats van industrie/bouw of publiekstrekkende functies (zorg, onderwijs).
- **Transformeren**: zet in op mengen of volledige functiewijziging.
  (1) mengen: (gedeelten) van het terrein verkleuren, waarbij de bedrijventerreinfunctie verandert. De locatie ontwikkelt zich als een gemengde woon-werklocatie.
  (2) transformatie: de bedrijventerreinfunctie wijzigt (gedeeltelijk) in een andere functie (bijvoorbeeld wonen).

[36] Bij dit soort revitalisering kan sprake zijn van noodzakelijke verwerving van gronden waarna deze bouwrijp worden gemaakt. Bodemsanering, sloop van opstallen en de aanleg/herinrichting van (nieuwe) infrastructuur is veelal onderdeel van het proces. De gronden kunnen aansluitend (deels) opnieuw worden uitgegeven. De werkfunctie van het bedrijventerrein, met reguliere bedrijfsruimtes, blijft behouden.
[37] bij herprofilering wordt het bedrijventerrein grondig aangepakt (met bijvoorbeeld bedrijfsuitplaatsingen) waardoor het terrein in een ander (hoger) segment gesitueerd kan worden. De kosten voor dit type ingrepen zijn doorgaans hoog.

Behouden

Gemeente	Bedrijventerrein	Toelichting
Bunnik	Burgweg (Odijk)	• Locatie is in buitengebied gelegen, ver buiten stedelijk gebied.
De Bilt	Larenstein	• Jong bedrijventerrein (start uitgifte 2009) in groene omgeving. Op delen van het terrein is intensiever gebruik van de ruimte mogelijk. Benut ruimte in het bestemmingsplan. Uitgeven beschikbare kavels
Houten	De Meerpaal	• Uitgeven beschikbare kavels.
	De Schaft	• Locatie is ingeklemd tussen woonwijken, maar bereikbaarheid is prima. Hoog aandeel kantoorachtige bedrijvigheid. Wel weinig parkeervoorzieningen en nauwelijks groenstructuren aanwezig.
	Rondeel	• Locatie is nagenoeg volgebouwd. Naast behoud, inzetten op het reduceren van kantoren op deze locatie, helemaal wanneer leegstand verder toeneemt. Transformeer bijvoorbeeld naar werkenfuncties.
IJsselstein	De Corridor	• Nieuw, hoogwaardig MKB-terrein (vooral kantoorachtige bedrijvigheid). In westelijk deel mogelijk een beperkt aantal parkeerplekken.
Montfoort	Willeskop	• Relatief klein bedrijventerrein bestaande uit twee delen. Weinig intensief ruimtegebruik, maar verklaarbaar vanwege type bedrijvigheid.
Nieuwegein	Het Klooster	• Locatie is recent ontwikkeld (start uitgifte 2010). Doelgroep grote logistiek (distributiecentra). Uitgeven beschikbare kavels.
Stichtse Vecht	Breukelerwaard	• Jong bedrijventerrein (start uitgifte 2000. Uitgeven beschikbare kavels.
Utrecht	De Wetering Noord	• Belangrijke hoogwaardige locatie met sterk bereikbaarheidsprofiel.
	De Wetering Zuid	• Belangrijke hoogwaardige locatie met sterk bereikbaarheidsprofiel. Op locatie zijn verschillende functies mogelijk. Uitgeven beschikbare kavels.
	Haarrijn	• Uitgeven beschikbare kavels
	Oudenrijn	• Bedrijventerrein is uitstekend onderhouden, wel relatief weinig groen op locatie aanwezig. Uitgeven beschikbare kavels
Utrechtse Heuvelrug	Maarsbergen Oost	• Uitgeven beschikbare kavels. Tegelijkertijd aandacht voor een grondige facelift en revitalisering op bestaand terrein. Versterk de ruimtelijke kwaliteit breng de basis op orde (openbare ruimte en gebruiksmogelijkheden bestemmingsplan) en jaag private investeringen (in pand en kavel) aan. Ook intensief ruimtegebruik nastreven.
Vijfheerenlanden	Gaasperwaard	• Locatie is recent ontwikkeld (start uitgifte 2010). Doelgroep grote logistiek (distributiecentra). Uitgeven beschikbare kavels.
	Lingedijk (Leerdam)	• 130 jaar oud en historisch bedrijfscomplex. Ontsluiting vindt plaats via een weg over de dijk, waarover ook veel recreatief verkeer rijdt (fietsers, scooters, etc.).
	Steenoven	• Bedrijfslocatie bevat één bedrijf.
Wijk bij Duurstede	Broekweg/Langshaven	• Uitgeven beschikbare kavels. Aandacht nodig voor verouderd privaat vastgoed door vastgoedeigenaren (facelift nodig voor een gedeelte van de bestaande voorraad) • Breng de basis op orde (gebruiksmogelijkheden bestemmingsplan) en jaag private investeringen (in pand en kavel) aan. Ook intensief ruimtegebruik nastreven.
Woerden	Breeveld	• Jong bedrijventerrein (start uitgifte 1995) met goede kwaliteit. Locatie ligt wel ver van doorgaande (snel)wegen.
	Polanen	• Locatie met grootschalige bedrijven. Op delen van het terrein is intensiever gebruik van de ruimte mogelijk. Benut ruimte in het bestemmingsplan.
Zeist	Willem Arntzlaan	• Locatie ligt ingeklemd tussen woonwijken en spoor. Interne bereikbaarheid is matig. Inzet op behoud locatie voor werkgelegenheid.

Opwaarderen

Gemeente	Bedrijventerrein	Toelichting
De Bilt	Rembrandtlaan	• Inzetten op lichte revitalisering. Hoewel de locatie (en met name het westelijk deelgebied) zich, vanwege ligging, veroudering en leegstand vastgoed), op termijn ook leent voor transformatie naar bijvoorbeeld wonen. Let wel: dit is zonder alternatief voor gevestigde bedrijvigheid onverstandig.
	Weltevreden	• Inzetten op lichte revitalisering. Nastreven intensief ruimtegebruik door de gebruiksmogelijkheden van het bestemmingsplan te verruimen. Hierdoor private investeringen (in pand en kavel) aanjagen.

De Ronde Venen	Bedrijventerrein Mijdrecht	• Inzetten op lichte revitalisering in het westelijk en zuidelijk deel van het terrein. Nastreven intensief ruimtegebruik door de gebruiksmogelijkheden van het bestemmingsplan te verruimen. Hierdoor private investeringen (in pand en kavel) aanjagen.
Houten	Doornkade	• Inzetten op lichte revitalisering op delen van het terrein. Herontwikkeling op locatie is kansrijk vanwege gunstige ligging aan A27. Versterken ruimtelijke kwaliteit door aanjagen van private investeringen (in pand en kavel).
IJsselstein	IJsseloevers	• Inzetten op lichte revitalisering. Hoewel de locatie (en met name het noordelijk deelgebied) zich, vanwege ligging, veroudering vastgoed), op termijn ook leent voor transformatie. Een alternatieve locatie voor gevestigde bedrijvigheid is dan wenselijk.
	Over Oudland / Lage Dijk / Paardenveld	• Inzetten op lichte revitalisering in deelgebieden, met name op Paardenveld. Herontwikkeling op locatie is kansrijk vanwege gunstige ligging t.o.v. A2. Ruimtelijke kwaliteit versterken door aanjagen van private investeringen in pand en kavel).
Lopik	De Copen	• Inzetten op facelift. Nastreven intensief ruimtegebruik: benut ruimte door herontwikkeling en verruim gebruiksmogelijkheden bestemmingsplan waar dit passend is in de omgeving. En versterk ruimtelijke kwaliteit door aanjagen van private investeringen (in pand/kavel). De Copen wacht nog op een uitbreiding van 3,5 hectare (al geheel vergeven).
Montfoort	Heeswijk	• Inzetten op een facelift. Ruimtelijke kwaliteit versterken door aanjagen van private investeringen in pand en kavel).
	IJsselveld (incl. Kop)	• Inzetten op een facelift. Ruimtelijke kwaliteit versterken door aanjagen van private investeringen in pand en kavel).
Nieuwegein	Laagraven-Liesbosch	• Inzetten op een lichte revitalisering in deelgebieden. Versterk de ruimtelijke kwaliteit door de basis op orde te brengen (zoals de openbare ruimte en gebruiksmogelijkheden bestemmingsplan) en jaag private investeringen (in pand en kavel) aan.
	Plettenburg-De Wiers Zuid	• Inzetten op een lichte revitalisering in deelgebieden. Ruimtelijke kwaliteit versterken door aanjagen van private investeringen in pand en kavel.
Oudewater	Tappersheul	• Inzetten op een lichte revitalisering. Aanpakken parkeerproblematiek, breng de basis op orde (openbare ruimte) en versterk de ruimtelijke kwaliteit door aanjagen van private investeringen in van pand en kavel. Ook intensief ruimtegebruik nastreven.
Stichtse Vecht	Maarssenbroek	• Inzetten op lichte revitalisering in noordwestelijk deelgebied. Op locatie is herontwikkeling (sloop-nieuwbouw) vanwege ligging nabij snelweg A2 kansrijk. Versterk de ruimtelijke kwaliteit door de basis op orde te brengen (openbare ruimte en gebruiksmogelijkheden bestemmingsplan) en jaag private investeringen (in pand en kavel) aan.
	Merwedeweg-Keulschevaart	• Inzetten op lichte revitalisering. Versterk de ruimtelijke kwaliteit door de basis op orde te brengen (zoals de openbare ruimte en gebruiksmogelijkheden bestemmingsplan) en jaag private investeringen (in pand en kavel) aan.
Utrecht	Demkade	• Inzetten op een lichte revitalisering. Aanpakken parkeerproblematiek, breng de basis op orde (openbare ruimte) en versterk de ruimtelijke kwaliteit door aanjagen van private investeringen in van pand en kavel.
	Lage Weide	• Inzetten op lichte revitalisering in deelgebieden. Versterk de ruimtelijke kwaliteit door de basis op orde te brengen (openbare ruimte) en jaag private investeringen (in pand en kavel) aan.
	Nieuw Overvecht	• Inzetten op een lichte revitalisering in deelgebieden. Versterk de ruimtelijke kwaliteit door de basis op orde te brengen (zoals de openbare ruimte en gebruiksmogelijkheden bestemmingsplan) en jaag private investeringen (in pand en kavel) aan.
Utrechtse Heuvelrug	Amerongen	• Inzetten op lichte revitalisering. Versterken ruimtelijke kwaliteit door aanjagen van private investeringen (in pand en kavel).
Vijfheerenlanden	Aan de Zodeslagen	• Inzetten op lichte revitalisering. Versterken ruimtelijke kwaliteit door aanjagen van private investeringen (in pand en kavel).
	De Hagen + De Biezen	• Inzetten op lichte revitalisering en gedeeltelijk herprofiering op De Hagen. Het toekomstperspectief van kantoren op een bedrijventerrein is ondergemiddeld. Vooral inzetten op het reduceren van kantoren. Locatie De Biezen behouden in huidige vorm (logische structuur aanwezig).

	Meerkerk	• Inzetten op lichte revitalisering Versterk de ruimtelijke kwaliteit door de basis op orde te brengen (zoals de openbare ruimte en gebruiksmogelijkheden bestemmingsplan) en jaag private investeringen (in pand en kavel) aan.
	Nieuw Schaik	• Inzetten op een facelift. Lichte ingrepen om kwaliteit op peil te houden, vooral door aanjagen private investeringen (in pand en kavel).
Woerden	De Putkop	• Inzetten op een facelift. Lichte ingrepen om kwaliteit op peil te houden, vooral door aanjagen van private investeringen in pand en kavel). Ook nastreven intensief ruimtegebruik.
	Honthorst	• Inzetten op lichte revitalisering, maar een geleidelijke transformatie naar wonen ligt ook voor de hand (met name in het westelijk en noordelijk deel). Het terrein ligt redelijk geïsoleerd tussen woonwijken en spoor. Bij transformatie een actieve rol voor gemeente in begeleiden bedrijven naar andere locaties.
Zeist	Fornheselaan	• Inzetten op lichte revitalisering. Versterken ruimtelijke kwaliteit is gewenst. Basis op orde en aanjagen van private investeringen (in pand en kavel) voor betere uitstraling en een optimaler ruimtegebruik. Wel huidige functie van bedrijventerrein voor hogere milieucategorie bedrijven behouden.
	Zeist West	• Inzetten op lichte revitalisering. Versterk de ruimtelijke kwaliteit door de basis op orde te brengen (zoals de openbare ruimte en gebruiksmogelijkheden bestemmingsplan) en jaag private investeringen (in pand en kavel) aan. Ook nastreven intensief ruimtegebruik.

Herstructureren

Gemeente	Bedrijventerrein	Toelichting
Bunnik	Industriegebied Oost/De Rumpst & Zuid/Kosterijland	• Inzetten op herprofilering. Voor deelgebied ten noorden van spoorweg kan ook transformatie (functiewijziging) reëel zijn. In deelgebied heeft herontwikkeling plaatsgevonden. Potentie herontwikkeling is ook richting de toekomst goed. Mede vanwege ligging aan A12 op korte afstand van Utrecht. Ook intensief ruimtegebruik nastreven (verruimen gebruiksmogelijkheden bestemmingsplan).
Utrecht	Werkspoor	• Inzetten op herprofilering. Gemeente ondersteunt initiatieven die aansluiten bij doelgroep/segment creatief en duurzaam. Herontwikkeling is vanwege ligging nabij snelweg A2 kansrijk. Dit is in gang gezet met Visie Werkspoorkwartier.
Woerden	Barwoutswaarder	• Inzetten op zware revitalisering. Versterken ruimtelijke kwaliteit: breng basis op orde, verruim gebruiksmogelijkheden van het bestemmingsplan en daarmee private investeringen (in pand en kavel) aanjagen. Verbetering openbare ruimte kan incentive zijn voor bedrijven om eigen perceel op te knappen.
Zeist	Dijnselburg	• Inzetten op herprofilering. Momenteel terrein met kantoren en grootschalige detailhandel. Op termijn terug naar MKB-terrein. Herontwikkeling is vanwege ligging aan A28 kansrijk. Versterk de ruimtelijke kwaliteit breng de basis op orde (openbare ruimte). Ook intensief ruimtegebruik nastreven.

Transformeren / herprofileren

Gemeente	Bedrijventerrein	Toelichting
Nieuwegein	Herenstraat-Brugwal	• Inzetten op (gedeeltelijk) mengen. Locatie is ongeschikt voor het huidige type vastgoed (industrieel) en er ligt een grote renovatieopgave. Ook een volledige transformatie (functiewijziging) kan reëel zijn.
Utrecht	Kanaleneiland Merwede	• Inzetten op (gedeeltelijk) mengen. Locatie is transformatiegebied naar een gemengde locatie (wonen en werken). Actieve rol voor gemeente in begeleiden van niet passende bedrijvigheid naar ander locaties.
	Park Voorn	• Zet in op (gedeeltelijk) mengen en herprofilering. Het toekomstperspectief van kantoren op een bedrijventerrein is ondergemiddeld. Vooral inzetten op het reduceren van kantoren. Tansformatie naar wonen en werken is kansrijk (mede vanwege ligging nabij A12).
Woerden	Middelland-Noord (en Zuid)	• Inzetten op (gedeeltelijk) mengen en herprofilering om de kwaliteit van het terrein te verbeteren. Middelland-Noord transformeert naar een gemengd stedelijk woon-werkgebied waarbij verschillende functies naast elkaar bestaan. Vooral inzetten op het reduceren van kantoren. Middelland-Zuid blijft behouden als een gemengde werklocatie en zal niet transformeren.

Verdichten en intensief ruimtegebruik

Slim omgaan met de schaarse ruimte is een doorlopend thema voor toekomstbestendige werklocaties in U16. Een belangrijk deel van de opgave ligt op bestaande bedrijventerreinen. Per bedrijventerrein is inzichtelijk gemaakt hoeveel banen aanvullend gerealiseerd kunnen worden op bestaand areaal. De 'banenwinst' staat weergegeven in onderstaande tabel. De locaties die op de nominatie staan te transformeren zijn *cursief* opgenomen.

DISCLAIMER: INDICATIEVE BEREKENING OP BASIS VAN TERREIN COËFFICIËNT

Verdichten op bedrijventerreinen zorgt voor een toename van het aantal banen per hectare. Per terrein hebben we indicatief berekend hoeveel extra werkgelegenheid verdichten kan opleveren, op basis van de gemiddelde terreinquotiënten van de bedrijventerreinen in de U16. Daarbij hebben we gekeken naar de statistische verdeling van de gemiddelde terreinquotiënten op de terreinen. Daaruit blijkt dat 50% van de bedrijventerreinen een terreinquotiënt lager dan 150 m² kavel per werkzame persoon heeft. Dit hebben we vervolgens als uitgangspunt genomen voor de terreinen die nog niet aan deze norm voldoen. Daarbij hebben we ook rekening gehouden met de sectorverdeling van de terreinen. Let op: wanneer op basis van de berekening hieronder wordt aangegeven dat er geen ruimtewinst ('0' banen) mogelijk is, betekent dit niet dat het optimaliseren van intensief ruimtegebruik op kavelniveau of op (delen van) het terrein niet mogelijk is, maar dat het terreinquotient minder dan 150 m² kavel per werkzame persoon bedraagt.

Gemeente	Bedrijventerrein	Huidig aantal banen Op vijftallen afgerond	Banenwinst (indicatief) Op vijftigtallen afgerond
Bunnik	Burgweg (Odijk)	15	0
Bunnik	Industriegebied Oost/De Rumpst & Zuid/Kosterijland	1.450	± 1.200
De Bilt	Larenstein	385	0
De Bilt	Weltevreden	250	0
De Bilt	Rembrandtlaan	610	0
De Ronde Venen	Mijdrecht	5.810	± 4.100
Houten	De Meerpaal	4.520	0
Houten	De Schaft	965	0
Houten	Doornkade	1.190	0
Houten	Rondeel	1.980	0
IJsselstein	De Corridor	1.575	0
IJsselstein	Industrieterrein IJsseloevers	460	0
IJsselstein	Lage Dijk/Over Oudland/Paardenveld	5.015	0
Lopik	de Copen	1.305	± 350
Montfoort	BT Willeskop	430	± 500
Montfoort	Heeswijk	255	± 350
Montfoort	IJsselveld inclusief Kop	1.755	0
Nieuwegein	Herenstraat/Brugwal	655	0
Nieuwegein	Het Klooster	585	± 1.700
Nieuwegein	Laagraven/Liesbosch	5.720	0
Nieuwegein	PlettenburgDe Wiers Zuid	6.860	± 650
Oudewater	Tappersheul	1.230	0
Stichtse Vecht	Breukelerwaard	1.965	0
Stichtse Vecht	Maarssenbroek	1.065	± 700
Stichtse Vecht	Merwedeweg/Keulschevaart	685	± 150
Utrechtse Heuvelrug	Amerongen	345	0
Utrechtse Heuvelrug	Maarsbergen	175	± 100
Vijfheerenlanden	aan de Zodeslagen	85	± 350
Vijfheerenlanden	De Hagen + De Biezen	4.970	± 3.000
Vijfheerenlanden	Gaasperwaard	165	± 1.050
Vijfheerenlanden	Lingedijk (Leerdam)	290	± 700
Vijfheerenlanden	Meerkerk	1.180	± 800
Vijfheerenlanden	Nieuw Schaik	1.650	± 1.350
Vijfheerenlanden	Steenoven	310	± 100

Wijk bij Duurstede	Broekweg/Langshaven	1.255	± 1.050
Woerden	Barwoutswaarder	2.070	± 250
Woerden	Breeveld	695	± 150
Woerden	De Putkop	940	± 500
Woerden	Honthorst	730	± 200
Woerden	*Middelland Noord* + Zuid	6.115	0
Woerden	Polanen	3.005	0
Zeist	Fornheselaan	135	± 500
Zeist	Handelscentrum/Dijnselburg	2.595	0
Zeist	W. Arntszlaan	530	0
Zeist	Zeist West	220	± 350
Utrecht	De Wetering Noord	2.025	0
Utrecht	De Wetering Zuid	3.980	0
Utrecht	*Kanaleneiland Merwede*	3.670	0
Utrecht	Overvecht	3.740	0
Utrecht	Werkspoor	2.540	0
Utrecht	Lage Weide	16.810	± 3.800
Utrecht	Demkade	845	0
Utrecht	Haarrijn De Meern	415	0
Utrecht	Oudenrijn	6.820	0
Utrecht	*Park Voorn*	715	0

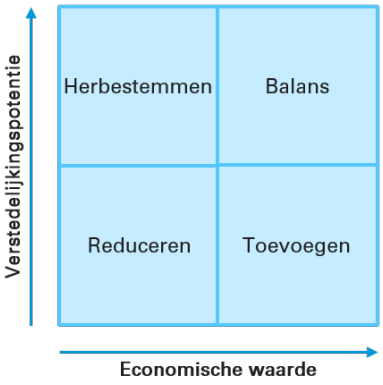


Strategische opgave kantoorlocaties U16

Voor elke kantoorlocatie in de U16 is een strategische opgave geformuleerd. De strategische opgave vloeit voort uit het locatieprofiel. Het locatieprofiel is opgesteld op basis van sociaaleconomische indicatoren en de ruimtelijke kwaliteit van de locaties. In onderstaande tabel lichten we de strategische opgave per terrein toe. Ook adviseren we over maatregelen en acties die nodig zijn.

De strategische opgave is gebaseerd op het figuur hiernaast. De Y-as geeft de verstedelijkingspotentie van een locatie aan en de X-as de economische waarde. Wanneer deze waarden gecombineerd worden valt de kantoorlocatie onder één van de volgende vier opgaven:

- **Herbestemmen:** transformeer (delen) van de kantoorlocatie naar een andere bestemming.
- **Balans:** zet op deze locaties in op het behoud van de kantoorfunctie.
- **Reduceren:** zet in op het verminderen van de kantorenvoorraad op deze locaties.
- **Toevoegen:** voeg op deze locaties extra kantoormeters toe.



Toevoegen

Gemeente	Kantoorlocatie	Maatregelen en acties
Utrecht	Leidsche Rijn – Papendorp	• Kwaliteit van de kantoorgebouwen en locatie door de ruime en groene opzet uitstekend. Ook zijn er verschillende voorzieningen (zoals horeca) aanwezig op het terrein. • Locatie is goed per auto en bus bereikbaar, van belang is dat OV-bereikbaarheid wordt verbeterd ('wiel met spaken'). Een snelle tramverbinding heeft daarbij prioriteit. • Speel in op de behoefte van kantoorgebruikers en toevoeging van extra meters op deze locatie, maar in een mix met wonen en verblijven.
	Leidsche Rijn – Centrum	• Kwaliteit van de locatie goed door de goede auto en ov bereikbaarheid en goede mix van functies uitstekend. • Hiermee speelt het terrein in op de behoefte van kantoorgebruikers en is toevoeging van extra meters op deze locatie wenselijk.
	Utrecht Stationsgebied	• Het stationsgebied van Utrecht heeft een tekort aan kantoormeters, de vraag naar kantoorruimte in de buurt van intercitystations neemt toe. Slechts 3% van de voorraad wordt aangeboden. Hiermee is er te weinig beweegruimte/verhuisruimte voor kantoorgebruikers. • Stationsgebieden worden steeds meer gemixte gebieden waar gewoond, gewerkt en verbleven wordt. Meer kantoormeters in het stationsgebied sluit daarom goed aan bij de wensen van kantoorgebruikers.
	Galgenwaard	• Komst van lijn 22 (tram tussen Utrecht CS en Science Park met stop bij Galgenwaard), heeft bereikbaarheid van locatie verbeterd. • Ondanks de hoge leegstand (ook in courante gebouwen zoals 'Galghenwert' en 'Velox') heeft locatie potentie. Verken mogelijkheden voor uitbreiding van kantoorruimte op deze locatie in combinatie met ontwikkelvisie voor hele gebied.
	Deelgebied 6 Merwede-kanaalzone	• Onderdeel van kantoorlocatie Kanaleneiland. Locatie met beperkte leegstand. • Zet in op toevoeging van kantoormeters (verdichten/herontwikkelen) mede als vervanging voor te onttrekken kantoormeters in deelgebied 4 en 5 van Merwedekanaalzone. Kies voor mix met wonen en verblijven om aantrekkelijk woon-werkmilieu te creëren. • Verbeteren van bereikbaarheid per OV heeft daarbij prioriteit, afstand tot Utrecht Centraal is nu te lang.

Balans

Gemeente	Kantoorlocatie	Maatregelen en acties
Bunnik	De Twaalf Apostelen	• De Twaalf Apostelen heeft een belangrijke sociaaleconomische waarde voor de gemeente Bunnik (30% van totale werkgelegenheid in de gemeente). Zet daarom in op behoud van kantoorfunctie. • De locatie zou door de ligging tegen woonwijk aan op termijn interessant kunnen zijn voor (deels) transformatie naar wonen/werken.

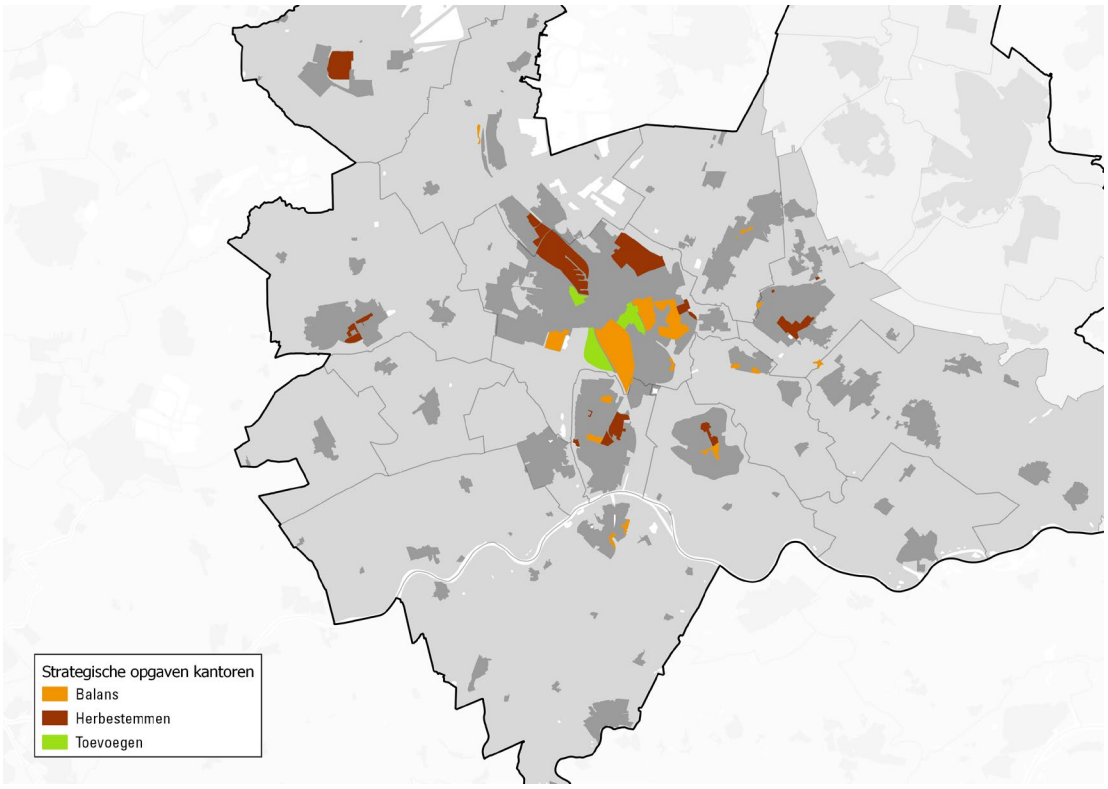
	Kosterijland	• Panden op Kosterijland zijn goed onderhouden, maar de sociaal-economische waarde van Kosterijland neemt de laatste jaren af (daling in aantal banen). Zet in op behoud van kantoorfunctie, maar monitor ook de werkgelegenheid.
De Bilt	Leijenseweg	• Leijenseweg kent geen of nauwelijks leegstand en heeft al langjarig een stabiele (sociaal-)economische waarde. Behoud kantoorfunctie. • Leijenseweg zou door de ligging tegen (nieuwe) woonwijk aan (hoge verstedelijkingspotentie) op termijn interessant kunnen zijn voor transformatie naar woningen. Kies hier alleen voor als het aantal banen en vestigingen daalt en/of leegstand toeneemt.
	Rembrandtlaan	• Gemeente de Bilt beschikt over beperkte clustering van kantoren: door toenemend sociaaleconomisch belang in eerste instantie inzetten op behoud van locatie als kantoorgebied. • Rembrandtlaan zou door de ligging tegen woonwijk aan op termijn interessant kunnen zijn voor transformatie naar woningen. Kies hier alleen voor als het aantal banen en vestigingen daalt en/of leegstand toeneemt.
Houten	Loerik VI / De Koppeling	• Veel onbenutte plancapaciteit beschikbaar. Voeg hier geen kantoren meer toe, maar behoud wel (bestaande) kantoren op deze locatie. • Ontwikkel hier woningen en andere functies/voorzieningen. Zorg voor een goede mix van wonen, werken en verblijven.
Nieuwegein	Blokhoeve	• Blokhoeve kent geen of nauwelijks leegstand en heeft al langjarig een stabiele (sociaal-)economische waarde. Behoud kantoorfunctie. • Kies alleen voor (gedeeltelijk) transformeren als het aantal banen en vestigen daalt en/of leegstand toeneemt op Blokhoeve.
	Nieuwegein Binnenstad	• Werkgelegenheid afgelopen jaren gegroeid. Ook is locatie goed bereikbaar met auto en openbaar vervoer. • De mix van functies in gebied maakt het aantrekkelijk voor de kantoorgebruiker. Behoud daarom de kantoren in de binnenstad en voeg (beperkt) kantoormeters toe.
	Ringwade	• Zet in op behoud van kantoorfunctie. De Ringwade heeft een belangrijke sociaaleconomische waarde voor Nieuwegein. • De kwaliteit en uitstraling van de locatie zijn goed, maar er staat relatief veel kantoorruimte leeg. Ligging (tegen A12 en op bedrijventerrein) maakt locatie minder geschikt voor transformatie.
Stichtse Vecht	Breukelerwaard / De Corridor	• Breukelerwaard / De Corridor kent geen of nauwelijks leegstand en heeft al langjarig een stabiele (sociaal-)economische waarde. • Dankzij de goede auto én OV bereikbaarheid, uitstraling en multifunctionaliteit van de locatie voldoet deze locatie aan veel eisen van kantoorgebruikers. Locatie daarom behouden als kantoorlocatie.
Utrecht	Kanaleneiland	• Kanaleneiland kent nauwelijks leegstand en zou door de ligging tegen woonwijken aan interessant kunnen zijn voor transformatie naar woningen. • Kies alleen voor (gedeeltelijk) transformeren als het aantal banen en vestigen daalt en/of leegstand toeneemt op Kanaleneiland. Verticale menging past dan ook goed
	Lunetten	• Locatie biedt voldoende (gebieds)kwaliteit en is goed bereikbaar. Hierdoor aantrekkelijk voor kantoorgebruikers. • Bij goed gebiedsprofiel met wonen, werken en verblijven heeft de locatie richting de toekomst potentie (ook wanneer de locatie verder ontwikkeld wordt tot een multimodaal knooppunt).
	Oudenrijn en Rijnzathe / Molensteyn	• Locatie is goed bereikbaar met de auto en de bus. Ook de kwaliteit van het overgrote deel van de kantoorgebouwen is goed. • Ligging tussen snelweg en bedrijventerrein maakt locatie minder geschikt voor herbestemming naar bijvoorbeeld wonen. Behoud daarom de kantoorfunctie en zet in op de toekomstbestendigheid van de locatie.
	Oudwijk	• Weinig leegstand en goede (gebied/gebouw)kwaliteiten. Zet daarom in op behoud van kantoorfunctie in dit gebied. • Oudwijk zou door de ligging in centrum Utrecht op termijn interessant kunnen zijn voor (deels) transformatie naar woningen.
	Utrecht Centrum	• Het centrum van Utrecht kent geen tot nauwelijks leegstand en heeft al jaren een stabiele economische waarde voor de stad. • Kies alleen voor transformeren als het aantal banen en vestigingen daalt en/of de leegstand toeneemt in het centrum van Utrecht.
	Utrecht Overvecht – Station	• Station Overvecht kent nauwelijks leegstand en heeft al langjarig een stabiele (sociaal-)economische waarde.

		• Kies alleen voor (gedeeltelijk) transformeren als het aantal banen en vestigen daalt en/of leegstand toeneemt op Station Overvecht. • Ondanks aanwezigheid van treinstation lijkt toevoeging van nieuwe kantoorruimte op deze locatie markttechnisch weinig aantrekkelijk.
Utrechtse Heuvelrug	Station Driebergen-Zeist	• Zet in op behoud kantoorfunctie en voeg (beperkt) kleine volumes toe. Komst van Triodos geeft positieve impuls aan stationsgebied Driebergen-Zeist. Daarnaast staat weinig leeg en is de locatie (door de nieuwe tunnel) zowel per auto als met het ov goed bereikbaar.
Vijfheeren-landen	Lage Biezenweg / Sportlaan	• Ontwikkeling aantal banen en vestigingen is laatste jaren positief. Ook de kwaliteit van gebouwen en de gebiedsuitstraling is prima op orde. • Zet daarom in op het behoud van de verschillende kantoren op deze locatie.
	Lange Dreef / Ir. D.S. Tuijnmanweg	• Zet in op behoud kantoorfunctie. Lange Dreef / Ir. D. S. Tuijnmanweg heeft een belangrijke – en al jaren stabiele –sociaaleconomische waarde voor de kern Vianen.
Zeist	PGGM	• PGGM heeft een belangrijke sociaaleconomische waarde voor de gemeente Zeist en de kwaliteit en uitstraling van de locatie is goed. • Zet daarom in op het behoud van PGGM en behoud het gebied als kantoorlocatie.

Herbestemmen

Gemeente	Kantoorlocatie	Maatregelen en acties
De Ronde Venen	Bedrijventerrein Mijdrecht	• Zet in op het verminderen van de kantorenvoorraad op deze locatie. • Behoud kantoren die goed functioneren, maar zet daarnaast in op het reduceren van (plan)aanbod en de leegstand. Transformeer bijvoorbeeld naar werkenfuncties.
Houten	Houten Centrum	• Het centrum van Houten is een gemixt gebied van functies. De hoge verstedelijkingspotentie biedt kansen om verschillende kantoorpanden in het centrum te transformeren naar wonen. • Zet daarom (als werkgelegenheid daalt/leegstand toeneemt) in op (deels) herbestemmen. Behoud rest van kantoren als kantoorfunctie.
	Molenzoom	• De economische waarde van locatie Molenzoom neemt laatste jaren af. Door hoge verstedelijkingspotentie geschikt voor herbestemming. • Transformeer niet al het kantoorvastgoed, behoud ook een deel van de kantoren. Zorg voor een goede mix van wonen, werken en verblijven.
Nieuwegein	Merwestein	• Transformeer (delen) van de kantoorlocatie naar andere bestemming. Door hoge verstedelijkingspotentie (locatie wordt omringd door woonwijken) geschikt voor herbestemmen.
	Muntplein	• Transformeer (delen) van de kantoorlocatie naar een andere bestemming. Hoge verstedelijkingspotentie en omliggende woonwijken maken locatie daarvoor geschikt. • In omgeving al veel voorzieningen aanwezig, maar zorg bij herbestemming ook voor een goede mix van functies.
	Poort van Nieuwegein	• Relatief veel leegstand op kantoorlocatie. Kies voor (gedeeltelijk) transformeren naar wonen als aantal banen en vestigingen afneemt en/of leegstand verder toeneemt. Behoud rest van kantoren.
	Rijnhuizen	• Transformeer (delen) van de kantoorlocatie naar andere bestemming. Door hoge verstedelijkingspotentie (locatie wordt omringd door woonwijken) geschikt voor herbestemmen.
Stichtse Vecht	Bisonspoor	• Hoge verstedelijkingspotentie en omliggende woonwijken maken locatie geschikt voor (deels) herbestemming. • In omgeving al enkele voorzieningen aanwezig, maar zorg bij herbestemming ook voor een goede mix van wonen, werken en verblijven.
	Planetenbaan / Het Kwadrant	• Hoge verstedelijkingspotentie en omliggende woonwijken maken locatie geschikt voor herbestemming. • In omgeving al enkele voorzieningen aanwezig, maar zorg bij herbestemming ook voor een goede mix van wonen, werken en verblijven.
Utrecht	Rijnsweerd	• Panden op Rijnsweerd zijn goed onderhouden, maar er staan ook relatief veel kantoormeters leeg. Monitor en zet in op behoud van de werkgelegenheid en kies voor (gedeeltelijk) transformeren naar wonen/werken als het aantal banen en vestigingen de komende jaren daalt en/of als de leegstand verder toeneemt. • Zorg voor een goede mix van wonen, werken en verblijven. Verticale menging past dan ook goed.
	Utrecht Overvecht	• Door hoge verstedelijkingspotentie en beperkte economische waarde geschikt voor herbestemming. Zorg bij herbestemming voor een goede mix van wonen, werken, voorzieningen en verblijven.

	Einsteindreef / A. Schweitzerdreef	• Hoge verstedelijkingspotentie en omliggende woonwijken maken locatie geschikt voor herbestemming. • In omgeving al enkele voorzieningen aanwezig, maar zorg bij herbestemming ook voor een goede mix van wonen, werken en verblijven.
	Kaap Hoorndreef	• Door hoge verstedelijkingspotentie (locatie wordt omringd door (vernieuwde) woningen) en beperkte economische waarde geschikt voor herbestemming.
	Lage Weide	• Zet in op het verminderen van de kantorenvoorraad op deze locatie. • Behoud kantoren die goed functioneren, maar zet daarnaast in op het reduceren van (plan)aanbod en de leegstand. Transformeer bijvoorbeeld naar werkenfuncties.
Woerden	Middelland-Noord en Zuid	• Door laag (en slechter wordende) economische waarde en de hoge verstedelijkingspotentie is de locatie geschikt voor herbestemmen. Zorg voor een goede mix van wonen, werken en voorzieningen. Middelland-Noord is een transformatielocatie. Op Middelland-Zuid blijft ruimte voor werkfuncties. Mogelijkheid om werkfuncties van Noord naar Zuid over te hevelen.
	Snellerpoort	• Locatie Snellerpoort is opgenomen in het Provinciaal Inpassingsplan Kantoren van de provincie Utrecht. Volgens het PIP mag er nog maximaal 3.000 m² bvo kantoor worden toegevoegd op de locatie.
Zeist	Huis ter Heide	• Locatie van GSK. GSK vertrekt naar Amersfoort. Zet daarom in op transformatie naar andere functies.
	Laan van Vollenhove	• Ondanks multifunctionaliteit voldoet de locatie in beperkte mate aan de eisen van kantoorgebruikers. • Kies voor (gedeeltelijk) transformeren naar wonen als het aantal banen en vestigingen de komende jaren verder blijft dalen en/of als de leegstand verder toeneemt.
	Zeist Centrum	• Gezien de beperkte leegstand en de goede kwaliteit van de verschillende kantoorgebouwen kan de kantoorfunctie in een groot deel van het centrum behouden blijven. • Transformeer eventueel enkele kantoorgebouwen naar wonen. De verstedelijkingspotentie in het centrum van Zeist is hoog.



- Factsheets beoordeling werklocaties (kantoorlocaties, bedrijventerreinen inclusief NEER-analyse) en advies en factsheets winkelgebieden in regio U16, zie separaat document.

Naar toekomstbestendige werklocaties in de regio U16

In opdracht van Bestuurlijke Tafel Economische Positionering U16

Ambtelijk opdrachtgever: Edwin Koster (gemeente Utrecht)

Begeleidingsgroep
Gerben Vat en Jessica Offenberg (projectleiding – gemeente Utrecht)
Astrid Renne, Ruud Nijveld (gemeente Utrecht)
Marius Zweedijk (gemeente Wijk bij Duurstede)
Simon Bremmer (gemeente De Bilt)
Martin Streefkerk (gemeente Vijfheerenlanden)

Met dank voor de inzet van alle leden van het AO Economie.

stec
groep



Naar toekomstbestendige winkelgebieden in de regio U16

Stec Groep aan stad Utrecht en regio U16

Guido van der Molen, Hub Ploem en Martijn Exterkate
6 mei 2020

Inhoudsopgave

1 Conclusies en advies 3

1.1 Hoofdconclusies ... 3
1.2 Strategisch advies ... 7

2 Marktanalyse 10

2.1 Trends en ontwikkelingen ... 10
2.2 Kerngegevens winkelgebieden U16 ... 12
2.3 Behoefteraming winkelmeters ... 14

3 Bijlage: EER-R scores en locatieprofielen winkellocaties U16 17

Toelichting factsheets, aanpak en gebruikte bronnen ... 17
3.1 Gemeente Bunnik ... 22
3.2 Gemeente De Bilt ... 23
3.3 Gemeente De Ronde Venen ... 25
3.4 Gemeente Houten ... 28
3.5 Gemeente IJsselstein ... 31
3.6 Gemeente Lopik ... 33
3.7 Gemeente Montfoort ... 34
3.8 Gemeente Nieuwegein ... 35
3.9 Gemeente Oudewater ... 37
3.10 Gemeente Stichtse Vecht ... 38
3.11 Gemeente Utrecht ... 42
3.12 Gemeente Utrechtse Heuvelrug ... 75
3.13 Gemeente Vijfheerenlanden ... 79
3.14 Gemeente Wijk Bij Duurstede ... 83
3.15 Gemeente Woerden ... 84
3.16 Gemeente Zeist ... 87

1 Conclusies en advies

Hieronder leest u eerst onze belangrijkste conclusies en adviezen. In hoofdstuk 2 gaan we uitgebreid in op de marktanalyse die als basis dient voor de conclusies.

1.1 Hoofdconclusies

Vitale winkelgebieden zijn een belangrijke opgave, leegstand neemt recent (weer) toe
Vitale winkelgebieden/centra en de functie van deze gebieden voor leefbaarheid van dorp en stad is een belangrijk thema in de U16. De leegstandsopgave zet de vitaliteit van deze gebieden onder druk. De totale winkelleegstand in de U16 bedraagt 115.000 m² wvo (bron: Locatus, september 2019). In leegstandspercentage is dit 8,3%. In de afgelopen vijf jaren is dit percentage gedaald. De afname van winkelleegstand komt zowel door invulling van leegstaand vastgoed door nieuwe winkels, maar ook door transformatie en herinvulling van meters door andere functies, zoals wonen en horeca. Wel ligt het leegstandspercentage nog steeds boven een gezond frictieniveau van 5%. We zien dat in het gros (12 van de 16) van de U16 gemeenten in 2019 de winkelleegstand (weer) is toegenomen ten opzichte van 2018. Gemeenten Nieuwegein, Utrechtse Heuvelrug, Vijfheerenlanden en Montfoort waren hierop een positieve uitzondering. In een aantal gemeenten was de toename van leegstand in 2019 zelfs aanzienlijk (minimaal 3%-punt) te noemen, zoals in Zeist, Bunnik, Lopik en De Bilt. De positieve tendens van de afgelopen jaren lijkt zich kortom (voorzichtig) te keren. Daarbij speelt onder meer mee dat de transformatie van winkelruimte naar andere functies, zoals horeca en wonen, lijkt te stagneren.

Al met al constateren we dat alleen in gemeenten Nieuwegein en IJsselstein de winkelleegstand onder een gewenst frictieniveau ligt. In de gemeenten Oudewater, Houten en Montfoort ligt de leegstand bijna op het gewenste frictieniveau. Een belangrijke notie is dat momenteel sprake is van economische hoogconjunctuur; huidige leegstandscijfers zijn nadrukkelijk een momentopname in een economisch sterke periode. Indien het consumentenvertrouwen- en bestedingen als gevolg van economische afkoeling dalen, heeft dit directe impact op het economisch functioneren van winkels in de U16.

Winkelleegstand kan, ondanks flinke inwonersgroei, oplopen naar ruim 20% bij 'niets doen' in 2040
Rekening houdend met inwonersgroei, diverse scenario's voor groei van online bestedingen en normatieve omzetten voor winkelbedrijven, verwachten we dat autonoom de winkelleegstand verder toeneemt richting 2040. We constateren dat tot 2040 het aantal inwoners sterk toeneemt in de U16. Dit betekent dat er extra economisch draagvlak ontstaat voor winkels. In dezelfde periode neemt het aandeel online bestedingen echter ook verder toe, zo is de verwachting. De geprognosticeerde groei van inwoners voorziet niet in voldoende economisch draagvlak voor het huidig winkelbestand. Alleen in het scenario dat de groei van online bestedingen afremt, is op termijn sprake van een zeer beperkte (en deels lokale) uitbreidingsbehoefte van winkelmeters. Dit scenario is echter zeer onwaarschijnlijk.

Leegstand van winkelpanden en in winkelcentra kan ook een kans zijn voor de verdichtingsopgave in de U16-gemeenten (en de stad Utrecht in het bijzonder). Zowel publieksgerichte en maatschappelijke functies, maar zeker ook wonen (in diverse vormen) bieden perspectief bij de transitie van de winkelgebieden.

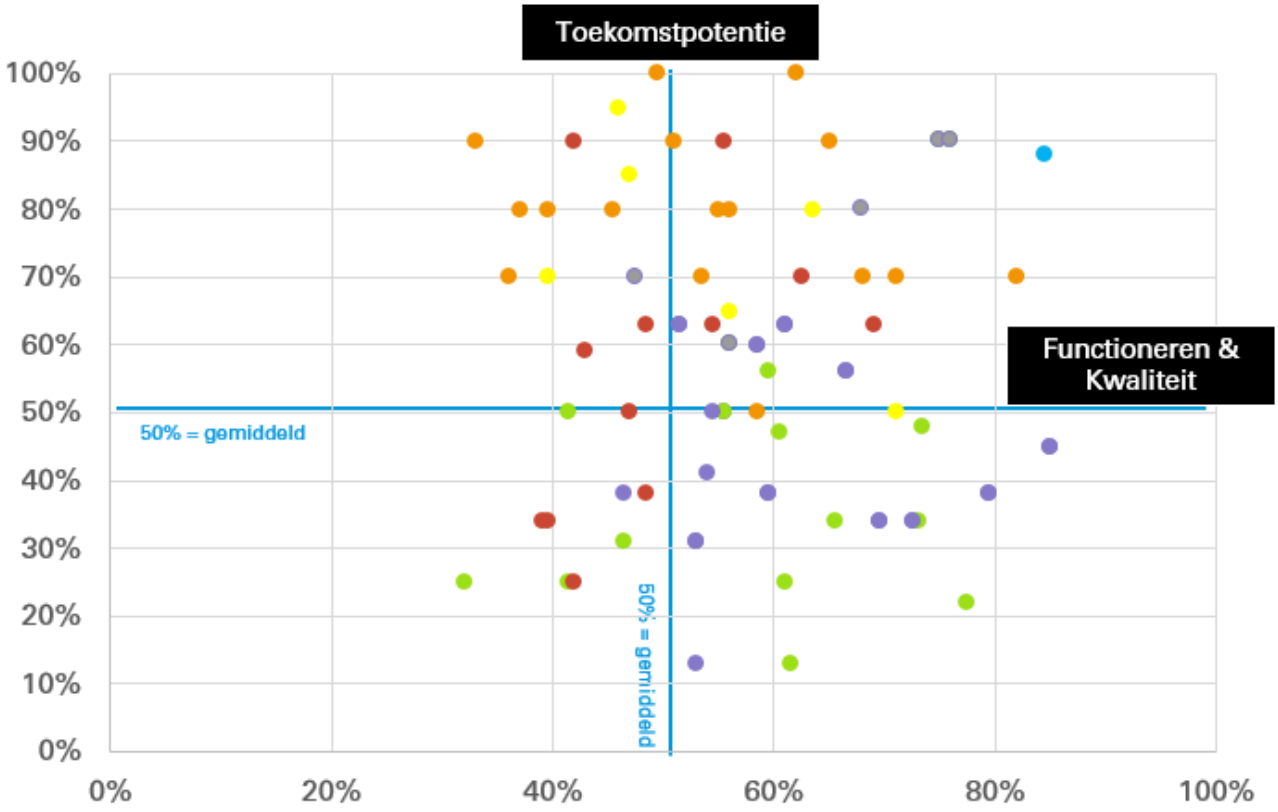
Tweekoppigheid in markt voor detailhandel in U16: groei in Utrecht, krimp buiten Utrecht
Tegelijkertijd zien we op de winkelmarkt en in de winkelstructuur grote verschillen binnen de U16. Duidelijk zichtbaar is het contrast tussen de stad Utrecht en andere gemeenten in de regio. In de stad is in alle hoofdbranches binnen de detailhandel sprake van enige uitbreidingsvraag richting 2040 (na en uitsluitend bij realisatie van woningbouwplannen, en dus op middellange termijn). Deze uitbreidingsvraag komt grotendeels voort uit de verwachte inwonersgroei (+29% tot 2040, Primos-prognose) in combinatie met de goede uitgangspositie van de regionale centra in Utrecht (binnenstad Utrecht en Woonboulevard Utrecht) en trends onder consumenten. Voor de overige deelregio's (West, Zuid en Oost) wordt een krimp van actieve winkelmeters verwacht. Op gemeenteniveau is er, op middellange termijn, in enkele branches nog wel enige marktvraag als gevolg van inwonersgroei. Dit is grotendeels op te vangen in leegstaand vastgoed, mits kwalitatief (maatvoering, fysieke mogelijkheden, uitstraling) geschikt. Bovendien is een duidelijk verschil in kwantitatieve vraag naar dagelijkse en niet-dagelijkse winkelmeters zichtbaar. Binnen

de dagelijkse branches (waaronder supermarkten) is in enkele gemeenten met (beperkte) inwonersgroei op middellange termijn nog vraag naar uitbreiding van winkelmeters. Dit betreft met name optimalisatie van bestaande supermarkten naar marktconforme maten, relocatie, plus mogelijke nieuwvestiging bij grootschalige woningbouwontwikkeling (indicatief bij meer dan 5.000 woningen, maar altijd in samenhang met omliggende winkelgebieden en voorzieningen). Voor niet-dagelijkse branches valt op dat de hoofdbranche 'in/om huis' (waaronder meubelwinkels, maar ook bouwmarkten en tuincentra) sterk onder druk staat in de U16. Met name overcapaciteit uit het verleden speelt mee voor dit marktsegment.

Uiteenlopende perspectieven en opgaven winkelgebieden U-16

Een groot deel van de (hoofd)winkelgebieden in de U16 zijn via de Economische Effectrapportage Retail (EER-R) gescoord op 'huidig functioneren', 'kwaliteit' en 'toekomstpotentie winkelfunctie' (zie bijlage-hoofdstuk). Uit de analyses blijkt dat een derde van de onderzochte (hoofd)winkelgebieden onder gemiddeld scoort op 'huidig functioneren' en 'kwaliteit'. Naar de toekomst blijkt daarnaast dat in een derde van de onderzochte (hoofd)winkelgebieden de toekomstpotentie voor detailhandel bovengemiddeld onder druk komt te staan.

Figuur 1: Scores EER-Retail (hoofd)winkelgebieden U16



	Type winkelgebied U-16	Functioneren en kwaliteit	Toekomstpotentie detailhandel
	Binnenstad	85%	88%
	Middelgroot centrum	58%	35%
	Klein centrum	62%	43%
	Wijkcentrum (Utrecht)	54%	79%
	Buurtcentrum (Utrecht)	65%	78%
	Perifere concentratie	49%	57%
	Overig (stadsdeelcentra/binnenstedelijke winkelstraat)	54%	74%
	Gemiddelde score vergelijkbare winkelgebieden	*50%*	*50%*

Bron: Stec Groep, 2020.

Over de brede linie ligt de uitdaging voor veel winkelgebieden om tot meer functiemix te komen (wonen, maatschappelijk, cultuur, voorzieningen, et cetera). Deze functiemix komt overigens al langzaamaan tot stand: het aandeel niet-detailhandel banen is in de afgelopen vijf jaar toegenomen in de U16 winkelgebieden. Een toename van horecameters vormt hierbij een groot deel van de oorzaak. Wat betreft

functiemix is de koppeling met wonen in winkelgebieden (hoogbouw, wonen boven winkels en aan randen van centra) in het algemeen het meest haalbaar en economisch rendabel, gezien de marktdruk in dit segment en directe positieve effecten op voorzieningen in het winkelgebied zelf.

Daarnaast valt in het algemeen op dat het winkelaanbod in veel U16-winkelgebieden relatief monotoon (veel filiaalbedrijven) is, ook in vergelijking met andere winkelgebieden in Nederland. Dit maakt de diverse winkelgebieden extra kwetsbaar bij winkelfaillissementen.

Het uiteenlopend functioneren, kwaliteiten en perspectief per winkelgebied maakt dat de opgaven vertaald naar de diverse U16-winkelgebieden uiteenlopend zijn en verschillen per winkelgebied (zie bijlage-hoofdstuk voor een vertaling van de opgave per winkelgebied).

Binnen de beoordeling van de diverse centra zien we dat met name de binnenstad, wijk- en buurtcentra in Utrecht (stad) goed scoren op de diverse indicatoren. Het merendeel van deze winkelcentra zit in het bovenste deel van de figuur (voldoende/ bovengemiddelde toekomstpotentie). Ook op het huidig functioneren en de kwaliteit van het centrum scoren deze centra voldoende tot ruim voldoende. Uiteraard enkele uitzonderingen daargelaten. In een deel van deze centra (zoals Balijelaan-Rijnlaan, De Klop en Vasco da Gama) zit absoluut ruimte voor verbetering (bijvoorbeeld in leegstandsaanpak, aanbod, openbare ruimte en parkeren). Ook wordt in enkele centra op dit moment geïnvesteerd, waardoor de score op termijn mogelijk toeneemt. Juist in de stadsdeelcentra en de middelgrote en kleine kernverzorgende centra rondom Utrecht zien we een wisselend beeld qua scores. Enkele plekken scoren zeer goed op de hoofdindicatoren (centrum Vleuten, Leidsche Rijn centrum, Nieuwegein centrum, Breukelen centrum), maar in deze groep zijn ook veel aandachtsgebieden (Nova, delen van de Amsterdamse Straatweg, Zeist centrum, Lopik, De Bilt, Maarssen). Een tweedeling is ook terug te zien in de perifere concentraties. De kleinere monofunctionele plekken zoals Steehouder Woongroep, Industrieweg (Mijdrecht) en Boerhaveweg zijn relatief kwetsbaar, terwijl Ravenswade en Woonboulevard Utrecht zeer goede resultaten laten zien.

Transformatieopgave grootst in middelgrote en kleinere centra en perifere concentraties

Gemiddeld gezien moeten alle centra en winkelgebieden in de U16 rekening houden met een afname van fysieke bestedingen richting 2040. Het vertrekpunt verschilt per centrum. Zo beschikt City Plaza Nieuwegein over een gezond leegstandsniveau en compact centrum, maar is in andere centra (zoals Zeist) de leegstand momenteel al fors (20%). In diverse gemeenten en centra liggen al plannen voor het toekomstbestendig maken van de centrumgebieden. Hier wordt de komende jaren door diverse stakeholders op geïnvesteerd. Desalniettemin blijft de opgave groot en van belang voor de vitaliteit en leefbaarheid van kleine kernen, dorpen, buurten en wijken.

Vertalen we de behoefteraming voor winkelmeters naar de betekenis voor winkelgebieden dan zien we een aantal duidelijke patronen:

- Binnenstad (en binnenstedelijke winkelstraten): Binnenstad Utrecht heeft als één van de grootste winkelgebieden in Nederland een sterke uitgangspositie. Het centrum trekt bovengemiddeld veel bestedingen naar zich toe uit een grote regio en profiteert van de centrale ligging, historische kwaliteiten en speelt nadrukkelijk in op de beleving van de consument. Richting de toekomst blijft de binnenstad deze functie vervullen. De economische marktdruk op het centrum is dermate hoog dat ook bij teruglopende winkelfunctie alternatieve invulling van vastgoed markttechnisch zeer kansrijk is (o.a. commerciële en publieke functies en wonen). In dit geval is het vooral van belang om aanwezige winkels zoveel mogelijk in een compact gebied te houden. Voor binnenstedelijke winkelstraten (in Utrecht) is het perspectief anders. Hoewel delen van deze straten (met name aan de binnenstad zijde) goed functioneren en een functie hebben voor inwoners met name in de wijk en deels bezoekers van de binnenstad, vormt de langgerektheid van de straten (met name Amsterdamsestraatweg) een belemmering om in de ogen van de consument te functioneren als compleet winkelgebied/centrum of als onderdeel van de binnenstad. Bovendien maakt de verkeers- en parkeerdruk in deze straten langer verblijf onaantrekkelijk. Met name de uiteinden van de binnenstedelijke winkelstraten zijn relatief kwetsbaar bij een teruglopende winkelfunctie. Verkleuring met een mix van wonen en overige commerciële en maatschappelijke functies (waaronder ook kleinschalige werkplekken/ambachten) biedt perspectief voor deze plekken. Hier beleidsmatig op sturen door dergelijke functies niet op elke locatie in de stad mogelijk te maken zorgt voor een zekere marktspanning.

- *Middelgrote centra (ca. 10.000-40.000 m² wvo) in de U16* moeten rekening houden met een verdere afname van fysieke bestedingen. Voor veel van deze centra is van belang in te (blijven) zetten op concentratie en compactheid, en te voorkomen dat er gaten gaan ontstaan in A- en B-straten. Met name (verdere) verwachte krimp van meters in de branche 'Mode & Luxe' is een belangrijke oorzaak. Deze branche is grotendeels vertegenwoordigd in stads- en dorpscentra. Vooral winkelgebieden die op het grensgebied liggen van 'recreatief winkelen' en 'boodschappen doen' zijn kwetsbaar. Het gaat om centra met een omvang van circa 7.500-15.000 m² wvo. Wanneer in deze winkelgebieden het winkelaanbod in de branchegroep 'mode & luxe' afneemt, verandert de rol en functie die het winkelgebied vervult voor de inwoners. Centra die nu al beschikken over een hoog aandeel van dagelijkse branches (waaronder supermarkten) hebben een relatief goede uitgangspositie.
- *Stadsdeelcentra* hebben, net als andere winkelcentra, te maken met de structurele veranderingen in de winkelmarkt. In de afgelopen jaren zijn deze centra bovengemiddeld geconfronteerd met de effecten van online shoppen. Oorzaken zijn onder andere een verouderde uitstraling, het te beperkte onderscheidend vermogen van deze centra ten opzichte van de binnenstad, het grote aandeel filiaalbedrijven en de vaak van oudsher te ruime opzet en omvang. Leidsche Rijn Centrum is relatief nieuw en dient zich vooral nog te bewijzen, te meer omdat de locatie nu nog niet optimaal functioneert. Voor Grootwinkelcentrum Overvecht en Nova (Kanaleneiland) geldt vooral dat van belang is terug te schalen naar een markttechnisch rendabele omvang voor detailhandel. Specifiek voor Overvecht geldt dat de bevolkingssamenstelling (zowel demografie als groei) beperkt is, dit drukt het toekomstperspectief. Nova is deels verouderd (er zijn plannen voor investeringen) en kan dus meer inspelen op de moderne consumentbeleving.
- Voor *perifere concentraties* verwachten we dat het verschil in functioneren tussen locaties in de U16 verder toe gaat nemen. Door een sterk overaanbod in winkelmeters op deze locaties (met name door een overaanbod in de branche 'in/om huis') neemt de onderlinge concurrentie toe en omzetten per m² gemiddeld gezien af. Dit betekent dat perifere concentraties die niet voldoen aan de randvoorwaarden voor goed functioneren (trekkers, bereikbaarheid, parkeren, voldoende marktgebied, profilering, goed gepositioneerd ten opzichte van concurrerende locaties, et cetera) te maken krijgen met een fors verminderde vraag. Het is raadzaam solitaire en kleine perifere concentraties niet verder te versterken en focus te leggen op enkele grote concentraties. Actief inzetten op verplaatsing van solitaire aanbieders (voor doelgericht winkelen) naar grote perifere concentraties is daarnaast noodzakelijk om de toekomstbestendigheid te borgen.
- *Centra in dorpen (ca. 2.500-10.000 m² wvo) en wijk- en buurtcentra* die hoofdzakelijk gericht zijn op dagelijkse branches en het bezoekmotief 'boodschappen doen' hebben in de U16 volop potentie, mits ze beschikken over minimaal twee elkaar aanvullende supermarkten met marktconforme maat en goed parkeren. Over de brede linie functioneert de dagelijkse branche in de U16 naar behoren. Richting de toekomst is in een aantal groeigemeenten nog enige ruimte voor dagelijkse winkelmeters. Denk daarbij met name aan ontwikkelingsgebieden in Utrecht (bv. Merwedekanaalzone) en in mindere mate Nieuwegein, Woerden en Vijfheerenlanden. Voor het gros van de gemeenten is met name optimalisatie van dagelijks aanbod aan de orde (relocatie naar centra en opschalen naar marktconforme maten). Gezien de afhankelijkheid van dorps, wijk- en buurtcentra van supermarkten, is het bij eventuele uitbreiding van supermarktmeters zeer van belang te toetsen op effecten op andere centra in en nabij de gemeente.
- Het functioneren van *winkels op solitaire locaties* is richting 2040 vooral afhankelijk van de trekkracht en het onderscheidend vermogen van de desbetreffende formule. Voor sommige type winkels, met name tuincentra, is het logisch dat zij op solitaire locaties gevestigd zijn, bijvoorbeeld vanwege de combinatie met kassen en veel buitenruimte. Dergelijke locaties blijven naar verwachting, mede gezien het sterke aanpassingsvermogen van tuincentra (verbreding van branches, inzetten op beleving en horeca, combinaties met functies als dierenarts en sportschool), voor de consument aantrekkelijk, mits ze meebewegen met marktontwikkelingen. Beleidsmatig is het wenselijk om te voorkomen dat het aanbod op verspreide locaties groeit en verbreed. Een afname in solitaire winkelmeters heeft de voorkeur.

1.2 Strategisch advies

Op basis van de marktanalyse en hoofdconclusies komen we tot de volgende adviezen.

Advies 1: Kies en zet vol in op toekomstbestendige winkelgebieden

De opgave waar de detailhandel in de U16 de komende jaren voor staat is het kiezen voor en het kwalitatief versterken van toekomstbestendige winkelgebieden. In een krimpende markt betekent dit dat er winkellocaties zullen zijn waarvan het perspectief voor winkels zwak is en ontwikkelingen in deze gebieden de perspectiefrijke kernwinkelgebieden kunnen ondermijnen. Dit vraagt om daadwerkelijk kiezen voor een andere invulling op deze winkellocaties. Bovendien kan in veel gevallen eventuele theoretisch aanwezige kwantitatieve uitbreidingsruimte (bijvoorbeeld als gevolg van inwonersgroei) al in het huidig leegstaand vastgoed gefaciliteerd worden. Cruciaal is om afspraken te maken over **kansrijke gebieden, balansgebieden en transitiegebieden**, waarin kwalitatieve afwegingen plaatsvinden tussen centra en gebieden. We adviseren dit te verankeren in een omgevingsvisie of omgevingsplan (bestemmingsplan verbrede reikwijdte onder de CHW). Deze denkwijze van 'dynamisch voorraadbeheer' of 'salderen' sluit sterk aan bij de denkwijze van de Omgevingswet, waarin binnen de gemeente keuzes gemaakt kan worden voor een gebiedsgerichte invulling van spelregels.

We adviseren om in te zetten op concentratie van winkelmeters in toekomstbestendige winkelgebieden (meestal het centrum van stad en dorp), hierbij in te zetten op een afbakening van het kernwinkelgebied (zijnde de plek waar detailhandel zich kan en mag ontwikkelen) en een vertaling hiervan in het omgevingsplan. Overige commerciële en maatschappelijke functies, maar ook wonen kunnen dan in de gebieden rondom het kernwinkelgebied (dus in de balans- en transitiegebieden) een (meer dominante) plek krijgen. Zo ontstaat perspectief voor de centrumgebieden en wordt ingezet op versterking en behoud van de leefbaarheid in de gebieden daaromheen. Overigens is maatwerk hier van groot belang. Door aan te sluiten op historische kenmerken van straten, een eigen identiteit of een nu al ontstane functionele mix ontstaat nieuw perspectief. Denk aan het aansluiten op het thema 'glaswerk' in Leerdam of kunstgalerieën in Wijk bij Duurstede.

Dit is de belangrijkste basisrandvoorwaarde voor een goed functionerende winkelstructuur in de U16. Daarbij dient rekening gehouden te worden met de positie en functie van winkelgebieden in de hiërarchische winkelstructuur. Opschalen binnen deze winkelstructuur (bijvoorbeeld van lokaal naar bovenlokaal/regionaal centrum) is onwenselijk. Immers, bij verdere toenemende concurrentie tussen winkelgebieden in de U16 neemt het gedeelde economisch draagvlak verder af. De opgave voor de toekomst is dus niet het afstemmen van groei en nieuwbouwontwikkelingen, maar ervoor te zorgen dat de regionale winkelstructuur geborgd blijft (en daarmee de leefbaarheid in stad én dorp). Voor een aantal winkelgebieden betekent dit ook het bijstellen van de ambitie; in de toekomst ligt de focus bij diverse centra op boodschappen doen en zeer beperkt op recreatief winkelen. Dit heeft gevolgen voor de inrichting van het gebied.

Ook voor stad Utrecht, waar sprake is van enige marktruimte voor detailhandel richting 2040 en de krimpopgave minder urgent is, geldt dat concentratie van detailhandel in de bestaande toekomstbestendige winkelgebieden van groot belang is. Dit betekent dat terughoudend omgegaan dient te worden bij eventuele uitbreiding van detailhandelsmeters. Deze dienen plaats te vinden in de bestaande winkelgebieden, tenzij in de bestaande structuur geen plek is. Dan dienen effecten op de lokale structuur getaxeerd te worden. Uitzondering voor uitbreidingsinitiatieven buiten de huidige detailhandelsstructuur vormen de ontwikkelingsgebieden / grootschalige nieuwbouwwijken. Hier kan nieuwe wijkverzorgende (hoofdzakelijk dagelijkse) detailhandel voorzien in een behoefte.

Advies 2: Maak vrijwel alle winkelgebieden 10% compacter

Vrijwel alle typen winkelgebieden/centra in de U16 moeten rekening houden met afnemende fysieke winkelbestedingen op korte en middellange termijn; in het bijzonder middelgrote en kleine centra. We adviseren daarom in te zetten op verdere concentratie van winkelmeters in een compact gebied om zo gaten in de winkelstraat te voorkomen (= afbakening kernwinkelgebied). Het functioneren van winkelgebieden valt of staat met voldoende marktspanning: een gezonde balans tussen vraag en aanbod, met focus op sterke locaties en straten. Dit vraagt om het verdichten van winkelmeters in een compact gebied en verdunnen van winkelmeters daarbuiten, met als doel meer concentratie van passantenstromen

op de sterke plekken. Dit leidt tot meer potentiële klanten voor winkeliers (combinatiebezoek), aantrekkelijkere bedrijfseconomische resultaten voor ondernemers en hogere vastgoedwaarden voor eigenaren. Toewerken naar (nog) compactere centra voor alle winkelgebieden in de U16 vergt een kritische blik op de omvang van de kernwinkelgebieden, gegeven huidige en toekomstige ontwikkelingen. Veranker dit ook in de Omgevingsvisie van de provincie en die van de gemeenten, en vertaal de beperktere planologische mogelijkheden voor de verschillende gebieden in het Omgevingsplan. Door ook investeringen in bijvoorbeeld openbaar gebied te concentreren in de kernwinkelgebieden ontstaat een aantrekkelijke plek waar ondernemers (nu nog gevestigd buiten het kernwinkelgebied) zich willen vestigen. Binnen deze kernwinkelgebieden is flexibiliteit gewenst om te komen tot een aantrekkelijk investeringsklimaat. Overigens gaat dit verder dan puur een 'gemengde' bestemming aan een gebied geven. Binnen de Omgevingswet kan op diverse manieren flexibiliteit gegeven worden aan plannen/gebieden.

Globaal denken we dat de winkelcentra in de U16 ongeveer 10% compacter moeten om aantrekkelijk te blijven. Hier komt het aan op maatwerk. Om compacte centra te realiseren moet (toekomstige) overcapaciteit aan mogelijkheden voor winkelontwikkeling (harde plancapaciteit) terug gedrongen worden. Dit vraagt om actief ingrijpen van de lokale overheid. In de praktijk moeten gemeenten ook onder de huidige hoogconjunctuur inzetten op een afname van de plancapaciteit. In veel gemeenten zitten er nog veel ontwikkelingskansen in bestaande bestemmingsplannen verborgen. Denk aan restcapaciteit op bestaande locaties/objecten en gemengde functies/doeleinden met mogelijkheid voor een winkelfunctie. Daarnaast zijn door wijzigingsbevoegdheden in een bestemmingsplan extra planologische mogelijkheden te maken. We adviseren restcapaciteit in de U16 goed in kaart brengen, te monitoren en op te schonen in bestemmingsplannen (en straks het omgevingsplan). Dit is een belangrijke opgave om te komen tot de gewenste planologische behoefte.

Advies 3: Wees terughoudend met initiatieven buiten de structuur en verminder verborgen capaciteit
Grote(re) nieuwe winkelontwikkelingen en uitbreidingen buiten de kernwinkelgebieden zijn onwenselijk. Nieuwe solitaire winkelmeters in het buitengebied of in de bebouwde kom (maar buiten de kernwinkelgebieden) ondermijnen het perspectief van de kernwinkelgebieden, vanwege de verwachte krimp in het draagvlak voor winkelmeters op termijn. Uitzondering hierop vormt wijkverzorgende (hoofdzakelijk dagelijkse) detailhandel bij grootschalige woningbouw. We adviseren om solitaire volumineuze detailhandel zoveel mogelijk te concentreren in of bij huidige grootste perifere concentratiegebieden.

Terughoudendheid bij nieuwe initiatieven buiten de kernwinkelgebieden moet samengaan met kwalitatieve investeringen binnen de kernwinkelgebieden. Niet alleen vanwege de noodzakelijke vernieuwing (bijvoorbeeld structureel leegstaande panden in de kernwinkelgebieden), maar ook vanwege schaalvergroting en plek kunnen bieden aan nieuwe en andere winkels, voorzieningen en functies. Uitbreidingsvragen van winkelformules binnen de kernwinkelgebieden verdienen maatwerk. Bovendien: regelmatig willen ondernemers zich wel in de centra vestigen, maar zijn er fysiek geen mogelijkheden en/of passen huurwaarden niet bij de bedrijfsvoering. Maak ondernemers en met name vastgoedeigenaren deelgenoot in de opgave/transitie. In een effectieve vastgoedaanpak (bijvoorbeeld ruimte realiseren voor moeilijk inpasbare formules, maar ook investeren in de gevels of transitie naar alternatieve functies) is er regelmatig contact met deze belanghebbenden zodat ook zij worden meegenomen in de planvorming en ideeën voor (deel)gebieden.

Advies 4: Zet actief in op verkleuring aan de randen en benut momentum Omgevingswet
Het compacter maken van centra betekent tegelijkertijd perspectief bieden aan deelgebieden waar beleidsmatig de winkelfunctie wordt verdunt. Dit zijn veelal randen en uitlopers van centra, net als aanloopstraten waar de winkelfunctie nu al versnipperd is (de balans- en transitiegebieden). Kansrijk is transformatiepotentie richting wonen, zorg en leisure-functies. In de afgelopen jaren hebben leegstaande panden met name invulling gekregen van horeca-concepten. We verwachten gemiddeld genomen geen verdere kwantitatieve groei van horeca. Locaties met sterke toeristische potentie vormen hierop een uitzondering. Het accommoderen van nieuwe functies in het centrum vraagt om een integrale visie op deelgebieden in de verschillende centra. Welke functie draagt het meest bij aan welke plek op langere termijn, en hoe deze verkleuring tot stand te brengen? Dit is in lijn met de Omgevingswet: van een sectorale naar integrale benadering met een samenhangende visie op deelgebieden.

Hoe dan ook vraagt de huidige krimpopgave om de (lokale) behoefte in diverse economische segmenten (nadrukkelijk ook niet-detailhandel) nog meer op het centrum te richten, door in feite in andere gebieden niets of minder (vervangende) nieuwbouw laten plaatsvinden. Bijvoorbeeld het prioriteren van projecten die bijdragen aan het versterken van het centrum. Salderen kan vanuit deze optiek uitkomst bieden in situaties waar groei beperkt is en waar ontwikkelingen (leegstands)effecten kunnen hebben elders in de gemeente en/of regio.

Advies 5: Ontwikkel instrumentarium om transitie te versnellen

De transitie naar een compact centrum en de transformatie van leegstaand vastgoed komt niet autonoom tot stand. Dit vraagt om marktstructurering van lokale overheden. Markstructurering is een centraal begrip bij het selecteren van de juiste arrangementen om te komen tot goed voorraadbeheer in de winkelmarkt. Het gaat dan om het beïnvloeden van de planologisch-juridische, financiële en organisatorische kaders waarbinnen publieke en private partijen opereren. Door die kaders te bepalen of te veranderen, ontstaat de juiste marktspanning en daarmee een optimale werking van de markt. Dit betekent dat het belangrijk is dat er geen (grote) schaarste aan aanbod is, maar ook geen overaanbod waardoor marktspanning zou ontbreken. Om marktspanning te bereiken is in elk centrum maatwerk nodig en een andere strategie passend.

Er zijn tal van instrumenten om centra kwalitatief te versterken en de transitie naar compacte centra te versnellen, zowel in het ruimtelijke, financiële en fysieke spoor. Voorbeelden (en al vaak toegepaste instrumenten) zijn transformatie- en verplaatsingssubsidies, BIZ-arrangementen, en een ‘zachtere’ aanpak via placemaking, straatmanagement en marketing. Minder vaak toegepaste instrumenten zijn het borgen van voorzienbaarheid en schrappen, het inzetten van veegplannen, (beperken van het) overgangsrecht en revolverende fondsen/verhandelbare rechten.

Richting de Omgevingswet introduceren we een aantal innovatieve instrumenten:

- Stedelijke kavelruil (als nieuw instrument onder de Omgevingswet): uitruil van eigendommen in een gebied om een nieuwe compactere ontwikkeling mogelijk te maken (bijvoorbeeld versterking van het centrumgebied, ten koste van een overschot aan aanloopstraten).
- Dispositie kansarm vastgoed: straten met veel leegstand worden verbonden tot één straat met gevulde panden en een straat met leeg vastgoed welke wordt herbestemd. Dit is een variant op stedelijke kavelruil. Het kan ook gaan over een gefaseerde ontwikkeling: dan spreken we van een ‘ruilketen’.
- Transformatie/transitie-exploitatie (T(R)EX): tijdelijke exploitatie van grond (Tex) of opstallen (Trex), waarbij opbrengsten kunnen worden gegenereerd, vooruitlopend op een eventuele definitieve (her)ontwikkeling).
- Transitieobligaties: ‘transitiefonds’ waarbij private bijdragen kunnen worden gedaan om de transitieopgave te organiseren of te investeren in kwaliteitsverbetering van een gebied (gevelrenovatie, compactere looppatronen, herinrichting van verkorte vastgoedstraten als onderdeel van de leegstandsaanpak).

2 Marktanalyse

In deze marktanalyse gaan we achtereenvolgens in op trends en ontwikkelingen, kerngegevens van de U16-winkelstructuur en de behoefteraming voor winkelmeters.

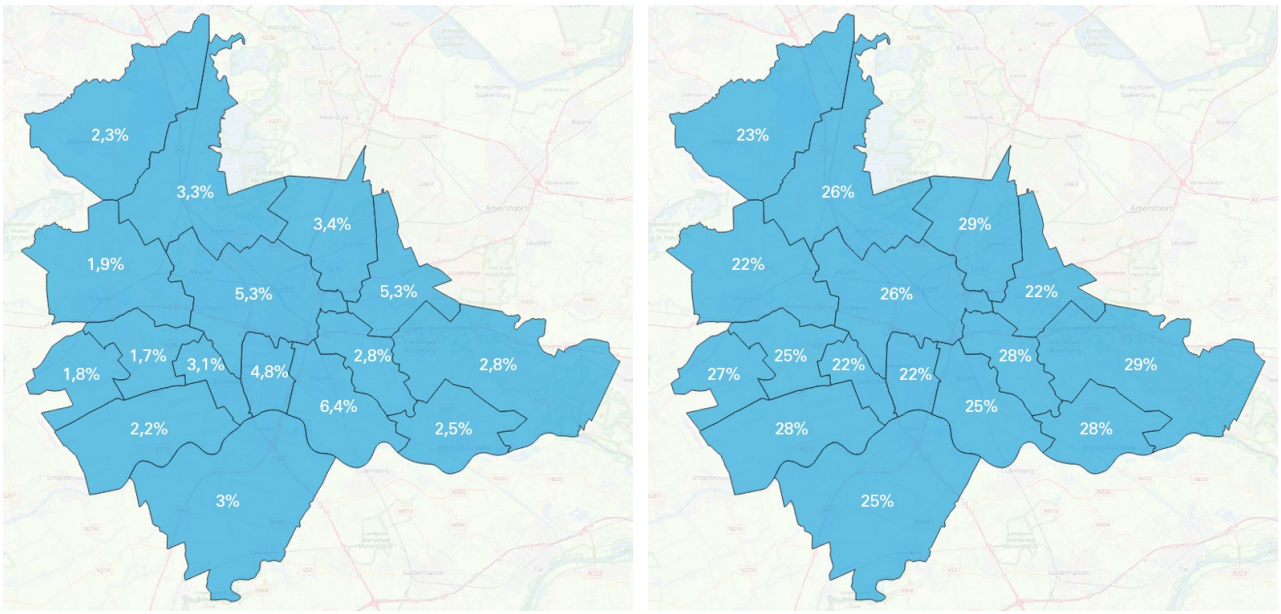
2.1 Trends en ontwikkelingen

Het consumentengedrag is het afgelopen decennia ingrijpend veranderd. Dit maakt het winkellandschap volop in transitie is. Door ontwikkelingen in zowel vraag als aanbod is de markt voor winkels geen vaststaand gegeven. Zonder compleet te willen en kunnen zijn zien we een aantal ontwikkelingen die ook de winkelstructuur in de U16 raken.

Internet versterkt positie als aankoopplaats voor producten en diensten

Internetaankopen zijn de afgelopen jaren sterk gestegen. In de niet-dagelijkse detailhandel nam het aandeel internetbestedingen toe van 11% in 2011 naar gemiddeld 24% in 2018 (KSO Randstad, 2011, 2018). Het gaat vooral om producten zoals kleding, schoenen, boeken, muziek en elektronica, maar ook diensten als reizen, tickets en verzekeringen. Ook dagelijkse artikelen (met name boodschappen) worden, vooral de afgelopen jaren, steeds vaker via internet aangeschaft. Met name de opkomst van Picnic en de inzet van landelijke supermarktformules op online leiden tot een groei van online bestedingen. Desondanks is het aandeel online bij dagelijkse goederen vooralsnog beperkt. Volgens de meest recente cijfers (KSO Randstad, 2018) ligt dit op gemiddeld 3% van de totale omzet.

Figuur 2: Aandeel online naar gemeente in dagelijkse (links) en niet-dagelijkse branches (rechts) 2018



Bron: KSO Randstad, 2018; Bewerking Stec Groep, 2020.

Verwachtingen lopen uiteen over de toekomstige online bestedingen, al wordt in het algemeen een verdere groei verwacht. Dit maakt dat het economisch draagvlak voor winkels eerder af- dan toeneemt.

Naast de ontwikkeling van online bestedingen hebben demografische ontwikkelingen impact op het draagvlak voor fysieke winkels. Zowel in groei van de bevolking (meer inwoners betekent meer fysieke omzet, minder inwoners vice versa) als de bevolkingssamenstelling (een hoger aandeel ouderen betekent gemiddeld minder winkelbestedingen).

Veel winkelformules herzien locatiebeleid en -strategie

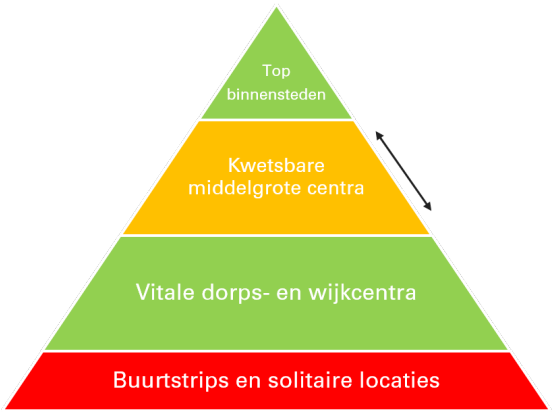
Deze ontwikkelingen dwingen retailers tot herpositionering en hernieuwd locatiebeleid. Met name het middensegment staat in veel winkelbranches onder druk. In veel gevallen betekent het hernieuwde locatiebeleid minder fysieke winkels, waarbij de vestigingen die onder gemiddeld functioneren uit het

straatbeeld verdwijnen. Zeeman, Blokker en Intertoys zijn hier sprekende voorbeelden van. Tegelijkertijd zijn low-budgetwinkels (Action, SoLow, outlet-stores) in opkomst, en richten luxere winkels zich nog meer op service en klantbeleving, bijvoorbeeld via horeca in de winkel. In het algemeen is er sprake van een krimpende markt voor niet-dagelijkse fysieke winkels.

Voor dagelijkse winkels, zoals supermarkten, geldt dat er gemiddeld gezien (nog) sprake is van groei. Supermarkten worden grootschaliger, onder andere als gevolg van meer verse bereiding in de winkel. Tegelijkertijd komen er ook meer kleinschaligere concepten op in winkelgebieden en op drukke passantenroutes (Jumbo City, Spar City en AH to Go). De supermarkt van de toekomst ziet er hierdoor in de toekomst anders uit dan de huidige. De supermarktbranche is zeer competitief en de diverse formules proberen zich op allerlei fronten te onderscheiden. De samenwerking tussen Jumbo en Hema is hier een recent voorbeeld van. Door de concurrentie en populariteit van supermarkten neemt het aantal traditionele buurtwinkels af. In sommige gebieden vergroot dit de afstand van winkels voor bewoners. Juist in dergelijke gebieden heeft dit impact op de leefbaarheid van wijken, met name voor ouderen in de wijk.

Uiteenlopende perspectieven naar type winkelgebied

We zien als gevolg van veranderd consumentengedrag dat het verschil in functioneren tussen winkelgebieden sterk is toegenomen. Consumenten zijn voor recreatief en doelgericht winkelen steeds meer bereid verder te reizen. Dit maakt dat de concurrentie tussen deze winkelgebieden is toegenomen. Winkelgebieden met een goede propositie (bijvoorbeeld winkelgebieden of perifere concentraties met een breed en divers aanbod met sterke trekkers, een unieke setting door historisch centrum, een onderscheidende evenementenkalender of een sterke functiemix) trekken aanzienlijk meer consumenten. Een grote groep middelgrote (en vaak planmatige) centra worden door het gros van de consumenten links gelaten en zijn geconfronteerd met toenemende leegstand. Deze groep kwetsbare centra groeit, met name aan de bovenkant (grotere binnensteden waar de groei van leegstand tot voor kort relatief beperkt was). Tegelijkertijd zien we dat consumenten zich voor dagelijkse en snelle aankopen blijven oriënteren op lokale dorps- en wijkcentra met een modern supermarktaanbod (idealiter minimaal twee verschillende type supermarkten met marktconforme maat) en aanverwante voorzieningen.



Toekomstperspectieven winkelgebieden

Florerend	Op het randje	Af te schrijven
• A1-locaties • Aanloopstraten met een duidelijk profiel of thema • Wijkwinkelcentra met minimaal 2 supermarkten • Outletcentra • Perifere boulevard met regionale trekkracht en absolute trekkers	• B/C-locaties • Buurtcentra • Aanloopstraten zonder profiel of trekker • Thema-boulevards (interieur, bouw, tuin, outdoor)	• Buurtcentra zonder (grote) supermarkt • Strips onder flats • Kleine woonboulevards zonder trekker

Bron: Stec Groep, 2020.

Functie van winkels verandert

Technologische ontwikkelingen bepalen hoe, waar en wanneer producten worden gekocht én geleverd. De noodzaak om winkels te bezoeken neemt af als gevolg van e-commerce, virtual reality technieken en slimme pasprogramma's. De functie van de winkel verandert. We denken in dit verband aan meer ruimte voor ophalen, testen en retourneren, maar ook een groeiend belang van service en vakkennis om de consument te verleiden. Tegelijkertijd zien webshops steeds meer het belang in van (een beperkt aantal)

fysieke winkels. Dit om het onderscheidend vermogen van het merk te vergroten en meer service te kunnen bieden. Vooralsnog oriënteren deze spelers zich vooral de grootste 20 steden.

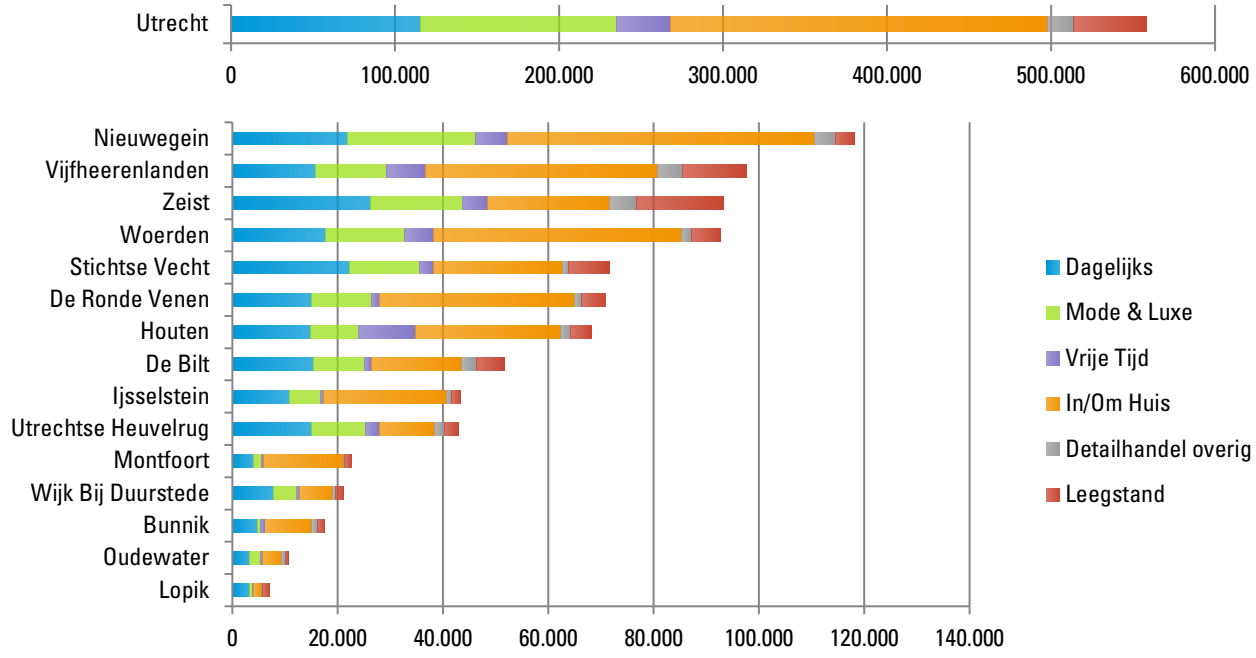
Consument gaat voor gemak en beleving

Tot slot kiest de consument steeds meer voor gemak. Dit betekent een voorkeur voor one-stop-shopping (supermarkt, winkelcentra) en een groeiende populariteit van kant-en-klaarproducten en thuisbezorging. Ook stelt de consument voor recreatief winkelen (steeds) hogere eisen aan het productaanbod en de omgeving (onderscheidend karakter, sfeer en service). Dit is ook te zien in het uiterlijk van centrumgebieden. Horeca, cultuur en overige dienstverlening zijn steeds vaker prominent in het straatbeeld vertegenwoordigd. Bovendien vervagen scheidslijnen tussen sectoren en branches. Combinaties van detailhandel met andere functies als horeca en consumentendienstverlening zien we steeds vaker terug. Winkels en winkelgebieden blijven aantrekkelijk om producten te kunnen zien, aan te kunnen raken, te passen en producten direct te hebben. Winkelen wordt steeds meer een vrijetijdsbesteding of een dagje uit.

2.2 Kerngegevens winkelgebieden U16

Kenmerk	Toelichting
Voorraad	• De U16 regio heeft een totaal winkelvloeroppervlak (wvo) van circa 1.272.900 m² (bron: Locatus, september 2019). Driekwart van het aanbod bestaat uit niet-dagelijkse winkelmeters, een kwart uit dagelijkse winkelmeters. De grootste hoofdbranche is 'in/om huis', waaruit 45% van de winkelmeters onderdeel van is. • Het overgrote deel van de actieve winkelmeters in de U16 (ruim 40%) ligt in gemeente Utrecht. Daarop volgen gemeenten Nieuwegein (ca. 9%), Woerden en Vijfheerenlanden (beide ca. 7%) en Zeist (ca. 6%). Met name in gemeenten Oudewater en Lopik is het aantal winkelmeters beperkt binnen de U16. • In 2016 lag het winkelvloeroppervlak op 1.248.900 m². Deze groei aan winkelmeters is nagenoeg volledig toe te rekenen aan een groei van niet-dagelijkse meters (+6%). In de niet-dagelijkse branches was de groei van winkelmeters zeer beperkt (+0,7%). Het winkelvloeroppervlak in de U16 is iets minder hard gestegen dan landelijk (dagelijks: +6,7%, niet-dagelijks: +1,4%). • Het beeld naar gemeenten is zeer divers. In zes gemeenten daalde de het aantal winkelmeters (Stichtse Vecht, Woerden, Oudewater, Lopik, Bunnik en Utrechtse Heuvelrug). In gemeenten Utrecht, Zeist en Montfoort steeg het winkelvloeroppervlak het sterkst. • Met name in de niet-dagelijkse branches is in het grootste deel van de gemeenten het winkelvloeroppervlak gedaald. Dit komt overeen de landelijke ontwikkeling dat consumenten voor recreatief en doelgericht winkelen zich steeds meer oriënteren op centra met een sterke propositie. In gemeenten Utrecht en Nieuwegein is het winkelvloeroppervlak in niet-dagelijkse branches juist gestegen.

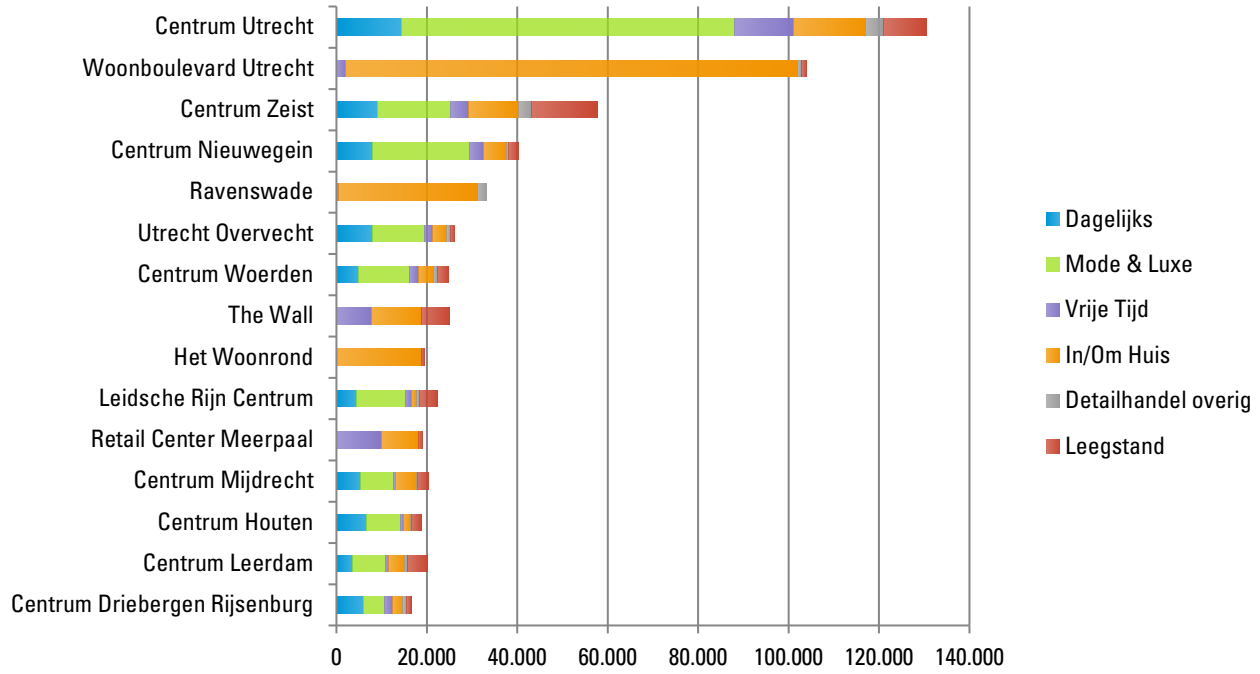
Figuur 3: Winkelvloeroppervlak naar hoofdbranche per gemeente



Bron: Locatus, 2019; Bewerking Stec Groep, 2020.

Kenmerk	Toelichting
Leegstand	• De totale winkelleegstand in de U16 bedraagt 115.000 m² wvo (bron: Locatus, september 2019). In leegstandspercentage is dit 8,3%. In 2016 lag dit op 10,1%. De winkelleegstand is kortom stevig gedaald. Wel ligt het leegstandspercentage boven een gezond frictieniveau van 5%. De afname van leegstand komt zowel door invulling van leegstaand vastgoed, maar ook door transformatie en onttrekking van winkelmeters. • Tegelijkertijd zien we dat recent in het gros (11 van de 16) van de gemeenten in 2019 de winkelleegstand (weer) is toegenomen. Alleen in gemeenten Utrecht, Nieuwegein, Utrechtse Heuvelrug, Vijfheerenlanden en Montfoort nam de leegstand af. In een aantal gemeenten was de toename van leegstand in 2019 zelfs aanzienlijk te noemen, zoals in Zeist (+4%-punt), Bunnik (+3,4%-punt), Lopik (3,3%-punt) en De Bilt (+3%-punt). Alleen in gemeenten Nieuwegein (3,1%) en IJsselstein (4,1%) ligt de winkelleegstand onder een gewenst frictieniveau. Gemeenten Oudewater (5,4%), Houten (5,7%) en Montfoort (5,8%) liggen hier vlak boven.
Huidige structuur en economische betekenis	• In de algehele winkelstructuur van de U16 is gevarieerd in locaties en functies. Bijna 40% van de winkelgebieden betreft een centrum van een stad of dorp. Centrum Utrecht is met afstand het grootste centrum in de U16 (ruim 120.000 m² wvo) en heeft regionale tot landelijke aantrekkingskracht. Daarna volgen de centra van Zeist (ruim 40.000 m² wvo) en Nieuwegein (ruim 38.000 m² wvo); centra met een regionale verzorgingsfunctie. De overige centra hebben een lokale tot bovenlokale verzorgingsfunctie: ze vervullen een belangrijke rol voor de gemeenten en/of kern. Ondersteunend aan de centra zijn in de U16 een tal aan stadsdeel-, wijk en buurtcentra aanwezig. • Daarnaast zijn er diverse woonboulevard of andere grootschalige locaties met vooral woninginrichting en doe-het-zelfzaken. Woonboulevard Utrecht is met afstand de grootste locatie. Daarop volgen Ravenswade in Nieuwegein, The Wall in Utrecht, Het Woonrond in Woerden en Retail Center Meerpaal in Houten. Overige concentraties zij veelal 10.000 m² of kleiner. • In de detailhandel werken de U16 bijna 46.000 mensen. Daarmee is het een belangrijke pijler in de totale werkgelegenheidsstructuur. Winkels in de U16 zetten bovendien jaarlijks circa €5 miljard om. Voor lokale ondernemers en winkelbedrijven, maar ook vastgoedeigenaren en toeleveranciers, is het een economische sector van belang.

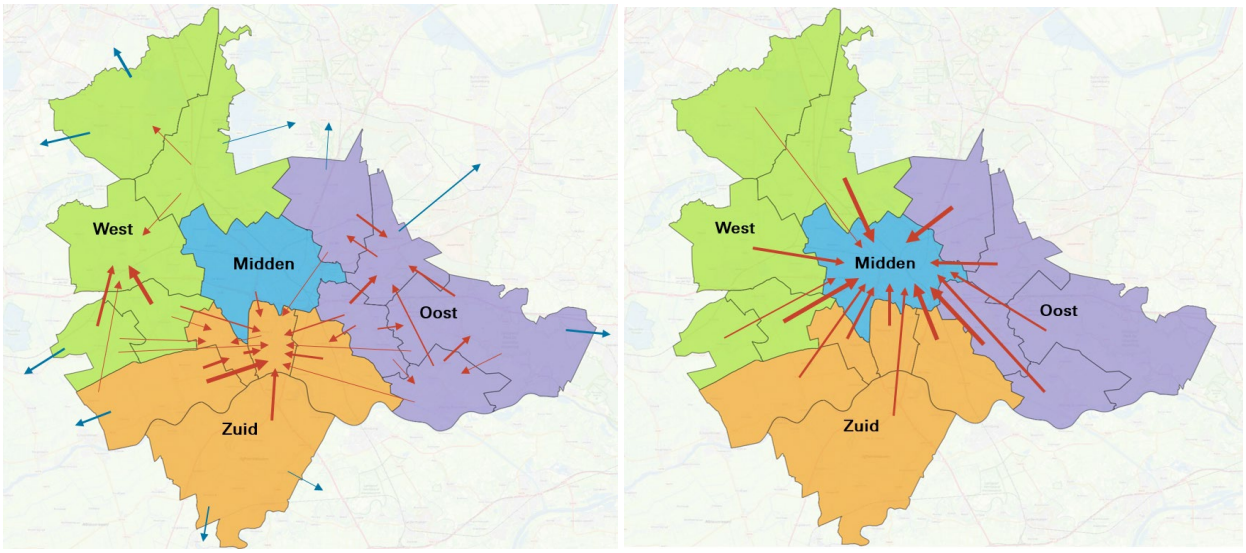
Figuur 4: Winkelvloeroppervlak grootste winkelgebieden naar hoofdbranche



Bron: Locatus, 2019; Bewerking Stec Groep, 2020.

Kenmerk	Toelichting
Koopstromen	• In koopstromen zien we een duidelijk onderscheid in dagelijkse en niet-dagelijkse branches. Voor dagelijkse branches zijn inwoners, conform landelijk beeld, hoofdzakelijk georiënteerd winkels in de eigen gemeente. Bindingspercentages variëren van 80 tot 95%. • Bij niet-dagelijkse branches is heel duidelijk zichtbaar dat winkelgebieden in een aantal gebieden een bovengemiddeld deel van de koopkracht naar zich toe trekken. Zo hebben winkelgebieden in Utrecht, met het centrum en de Woonboulevard Utrecht als grote trekkers, sterke aantrekkingskracht op inwoners in alle gemeenten in de U16. Naast Utrecht zien we dat met name Nieuwegein aantrekkingskracht heeft op inwoners in de zuidelijke gemeenten als IJsselstein, Lopik, Houten en Vijfheerenlanden. In deelregio West heeft Woerden deze positie voor inwoners uit Montfoort, Oudewater en in mindere mate Stichtse Vecht. In deelregio Oost is dit beeld meer divers, maar vervullen met name de winkelgebieden in Zeist een bovenlokale functie voor inwoners uit De Bilt, Bunnik, Utrechtse Heuvelrug en Wijk bij Duurstede. • Uit de koopstromenonderzoeken Randstad 2016 en 2018 blijkt dat het aandeel online in de gemeenten in de U16 verder is toegenomen. Kortom: van alle bestedingen aan producten vloeit een groter deel af naar webshops. Voor dagelijkse branches is dit aandeel gemiddeld meer dan verdubbeld, maar nog steeds relatief beperkt (variërend tussen 3 en 5%). Voor niet-dagelijkse branches is dit aandeel harder gegroeid, afhankelijk van gemeente naar een aandeel variërend van 25 tot 30%. Hoewel in dezelfde periode als gevolg van hoogconjunctuur de totale bestedingen zijn gestegen, maakt dit het verdienvermogen van winkelgebieden in laagconjunctuur extra kwetsbaar.

Figuur 5: Kooporiëntatie niet-dagelijkse branches van inwoners in deelregio's West, Zuid en Oost (links) en Midden (rechts)



Bron: KSO Randstad 2018, Bewerking Stec Groep, 2020.

2.3 Behoefteraming winkelmeters

Op basis van distributieplanologisch onderzoek maken we een inschatting van de kwantitatieve vraag naar winkelmeters in 2040. Kwantitatieve vraag is niet hetzelfde als behoefte naar winkelmeters. Zo is er tegelijkertijd sprake van leegstaand vastgoed, waarin de vraag deels (en puur kwantitatief) in kan voorzien. De basis voor distributieplanologisch onderzoek vormt: bevolkings- en bestedingscijfers, koopstroomgegevens, omzetgegevens per m² en huidige aanbodcijfers.

We hanteren de volgende bronnen voor de behoefteraming:
- Inwonersprognose tot 2040, op basis van: Primos 2019.
- Gemiddelde besteding naar branche per inwoner naar gemeente, op basis van: Randstad Koopstromenonderzoek 2018.
- Gemiddelde besteding per m² naar branche, op basis van: Panteia 2019 (Ruimtelijke omzetkengetallen).
- Koopkrachtbinding- en toevloeiing per gemeente, op basis van: Randstad Koopstromenonderzoek 2018.
- Aanbodgegevens detailhandel naar gemeente, op basis van: Locatus, september 2019.

Drie scenario's

Omdat de verdere ontwikkeling van het aandeel online bestedingen niet exact te voorspellen, vooral over een periode van 20 jaar tot 2040, rekenen we met drie scenario's. Daarbij gaan we ervan uit dat niet-dagelijkse branches kwetsbaarder zijn voor een verdere groei van het online aandeel dan dagelijkse branches, conform trendonderzoeken. We hanteren de volgende scenario's:

1. 'Groei online remt af': 2,5 en 5% afname fysieke bestedingen voor respectievelijk dagelijkse en niet-dagelijkse branches ten opzichte van de huidige situatie.
2. Groei online zet door: 10 en 15% afname fysieke bestedingen voor respectievelijk dagelijkse en niet-dagelijkse branches ten opzichte van de huidige situatie.
3. Groei online zet versneld door': 15 en 25% afname fysieke bestedingen voor respectievelijk dagelijkse en niet-dagelijkse branches ten opzichte van de huidige situatie.

Uit distributieplanologisch onderzoek blijkt dat alleen in een scenario waarin de groei van online bestedingen afremt, er sprake is van enige kwantitatieve marktruimte in de U16. Dit betreft in totaal 54.100 m^2 wvo, een toename van circa 4% ten opzichte van het huidige winkelaanbod. De helft van deze marktvraag komt vanuit dagelijkse branches, de andere helft vanuit niet-dagelijkse branches. Afgezet tegen een verwachte bevolkingstoename van ruim 14% tot 2040, taxeren we een marktvraag van +4% als beperkt. Op basis van de scenario's waarin de groei van online bestedingen doorzet en versneld doorzet, wordt een krimp van winkelmeters verwacht. Dit is respectievelijk een krimp van 71.100 m^2 wvo (-6%) en 176.900 m^2 wvo (-14%) ten opzichte van het bestaande aanbod.

Er is een duidelijk verschil in kwantitatieve vraag naar dagelijkse en niet-dagelijkse winkelmeters in 2040. Voor dagelijkse winkelmeters is sprake van een positieve marktvraag in de scenario's 'groei online remt af' en 'groei online zet door'. Voor niet-dagelijkse winkelmeters is enkel in het scenario 'groei online remt af' een positieve kwantitatieve vraag. Binnen de niet-dagelijkse branches valt op dat de hoofdbranche 'in/om huis' sterk onder druk staat in de U16: in alle scenario's is sprake van een overaanbod van.

Ook zien we duidelijke verschillen tussen de deelregio's in U16. In deelregio Midden (gemeente Utrecht) is in alle scenario's en alle hoofdbranches sprake van enige uitbreidingsvraag richting 2040. Deze uitbreidingsvraag komt grotendeels voort uit de verwachte inwonersgroei (+29% tot 2040), in combinatie met de goede uitgangspositie van de regionale centra (binnenstad Utrecht en Woonboulevard Utrecht). Voor de binnenstad van Utrecht is eventuele uitbreidingsruimte geen vaststaand gegeven. Deze komt alleen tot stand als het geprognotiseerde inwonertal daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Bovendien is eventuele uitbreidingsruimte sterk afhankelijk van de ontwikkelingen in het winkellandschap en koopgedrag. In de deelregio's West, Zuid en Oost wordt in alle scenario's een krimp van winkelmeters verwacht. In deelregio West is de verwachte krimp het grootst (-27 tot -32%), met name in de hoofdbranche 'in/om huis' en in mindere mate 'mode & luxe'. In deelregio's Zuid en Oost loopt de verwachte krimp van winkelmeters uiteen van respectievelijk -8 tot -24% en -4 tot 21%.

Het distributieplanologisch onderzoek is gebaseerd op huidige uitgangspunten wat betreft koopstromen en is in dat opzicht statisch. Zo is het goed mogelijk dat winkelgebieden (en daarmee gemeenten) er in slagen een groter aandeel van het bestedingspotentieel naar zich toe te trekken dan momenteel het geval is. Over de brede linie (gemeente overstijgend) geeft het distributieplanologisch onderzoek echter een realistisch beeld van de te verwachten kwantitatieve vraag naar winkelmeters.

Tabel 1: Vraagraming detailhandel subregio's U16 in 2040 (Midden= gemeente Utrecht)

	Midden	West	Zuid	Oost	Totaal
2020: huidige situatie					-77.700
Dagelijks	-1.400	-1.500	6.700	-4.500	-700
Mode & Luxe	13.900	-13.100	1.200	-11.400	-9.400
Vrije Tijd	1.700	2.800	-4.400	4.800	4.900
In/om Huis	14.100	-57.000	-29.300	-300	72.500
Scenario 2040: groei online remt af					54.100
Dagelijks	28.400	-100	8.400	-2.500	34.200
Mode & Luxe	44.500	-12.600	2.100	-11.100	22.900
Vrije Tijd	9.500	3.000	-4.300	4.800	13.000
In/om Huis	70.000	-56.500	-29.600	100	-16.000
Scenario 2040: groei online zet door					**-71.100**
Dagelijks	17.300	-4.900	2.700	-7.600	7.500
Mode & Luxe	27.200	-15.800	-3.700	-14.400	-6.700
Vrije Tijd	5.100	1.500	-6.500	3.300	3.400
In/om Huis	38.400	-64.000	-42.800	-6.900	-75.300
Scenario 2040 : groei online zet versneld door					**-187.100**
Dagelijks	10.000	-8.100	-1.100	-11.000	-10.200
Mode & Luxe	9.900	-19.000	-9.600	-17.700	-36.400
Vrije Tijd	600	200	-8.700	1.700	-6.200
In/om Huis	6.900	-71.500	-55.900	-13.800	-134.300

Bron: Stec Groep, 2020.

Om de behoefte naar winkelmeters te bepalen confronteren we de kwantitatieve vraag met de huidige leegstand. We kijken daarbij naar leegstand boven frictieniveau (5%); immers enige leegstand en daarmee schuifruimte is noodzakelijk voor het goed functioneren van de vastgoed- en winkelmarkt. In de behoefte-berekening nemen we geen harde (planologisch mogelijke uitbreiding van winkelmeters) onbenutte plancapaciteit mee. Dit betekent dat er momenteel in bestemmingsplan op diverse locaties mogelijk al uitbreidingsmogelijkheden zijn voor detailhandel. Ook zachte plannen (plannen in de idee of planfase, maar niet planologisch vastgesteld) zijn geen onderdeel van de behoefte berekening.

We constateren dat momenteel 114.800 m² wvo leegstaat. Boven frictieniveau is dit 47.800 m² wvo. Confronteren we dit met de kwantitatieve vraag voor de gehele U16 komen we uit op een behoefte van 6.300 m² wvo in het scenario 'groei online remt af' tot een verdere leegstandsopgave van 139.300 m² wvo in het scenario groei online zet versneld door'.

Tabel 2: Confrontatie vraag-aanbod van detailhandel in U16

	'Groei online remt af'	'Groei online zet door'	'Groei online zet versneld door'
Kwantitatieve vraag	54.100	-71.100	-187.100
Leegstand boven frictie	47.800	47.800	47.800
Behoefte	6.300	-118.900 (= overaanbod boven frictieleegstand)	-234.900 (= overaanbod boven frictieleegstand)
Potentiële winkelleegstand in winkelvloeroppervlak	7,8%	13,4%	21,7%

Bron: Stec Groep, 2020.

3 Bijlage: EER-R scores en locatieprofielen winkellocaties U16

Toelichting factsheets, aanpak en gebruikte bronnen

Hieronder lichten we toe welke indicatoren er in het locatieprofiel voor winkelgebieden staan. Voor de locatieprofielen en economische effectrapportages zijn alle hoofdwinkelgebieden (stads- en grotere dorpscentra en grotere perifere concentraties) in de U16-gemeenten onderzocht. Voor gemeente Utrecht zijn alle winkelgebieden meegenomen. Onderdeel van het locatieprofiel zijn (sub)indicatoren voor de economische effectrapportage retail. Hieronder geven we een toelichting op de manier van scoren en de betekenis van een score. De totaalscore wordt opgenomen in de strategie-matrix.

Locatie, impressie en kerngegevens

Het blauwe vlak op de luchtfoto geeft de afbakening van het winkelgebied op basis van Locatus. De impressie betreft een foto gemaakt tijdens de schouw (week 33 & 34, 2019). De kerngegevens bestaan tevens uit basisgegevens van Locatus. Voor de afbakening naar het type winkelgebied wordt verwezen naar de indeling gehanteerd door Locatus (zie ook: https://www.locatus.com/wp-content/uploads/2017/04/Beschrijving-Verkooppunt-Verkenner-NL.pdf). Gegevens over werkgelegenheid zijn afkomstig van het PAR (2019), waarbij telkens het aantal banen in de detailhandel en het totaal aantal banen is weergeven per winkelgebied.

Economische effectrapportage

Door middel van de Economische Effectrapportage Retail is gemeten hoe de winkelgebieden er voor staan ten opzichte van winkelgebieden van gelijke omvang en structuur in de Randstad (provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht). Een score van 50% op een hoofdindicator betekent dat het winkelgebied gemiddeld presteert en functioneert ten opzichte van vergelijkbare winkelgebieden in de Randstad. Een score boven de 50% betekent dat het winkelgebied juist boven gemiddeld presteert. De winkelgebieden zijn gescoord op drie hoofdindicatoren met ieder diverse subindicatoren. De hoofdindicatoren zijn:

- Huidig functioneren
- Kwaliteit
- Toekomstpotentie winkelfunctie

Hieronder gaan we per subindicator in op wat deze betekent en hoe de score tot stand komt. In de factsheets zijn deze scores vertaald in een kwadrant.

Huidig functioneren

Subindicator	Betekenis	Waarde	Bron
Omvang	Het totale winkelvloeroppervlak (wvo, excl. leegstand)	Een locatie scoort bovengemiddeld als het totale wvo 10% hoger ligt dan in vergelijkbare winkelgebieden. Een locatie scoort ondergemiddeld als het totale wvo 10% lager ligt dan in vergelijkbare winkelgebieden.	Locatus, 2019
Aandeel niet-filiaalbedrijven (lokaal ondernemerschap)	Het percentage van het totaal aantal verkooppunten (detailhandel) dat niet behoort tot een filiaalbedrijf	Een locatie scoort bovengemiddeld als het aandeel filialen 5% lager ligt dan in vergelijkbare winkelgebieden. Een locatie scoort ondergemiddeld als het aandeel filialen 5% hoger ligt dan in vergelijkbare winkelgebieden.	Locatus, 2019
Leegstands-percentage	Het percentage wvo leegstand	Een locatie scoort bovengemiddeld als het leegstaand wvo 2%-punt lager is dan in vergelijkbare winkelgebieden. Een locatie	Locatus, 2019

		scoort ondergemiddeld als het percentage leegstaand wvo 2%-punt hoger is dan in vergelijkbare winkelgebieden.	
Verkooppunten	Het totaal aantal verkooppunten (detailhandel, excl. leegstand)	Een locatie scoort bovengemiddeld als het aantal verkooppunten 5% hoger ligt dan in vergelijkbare winkelgebieden. Een locatie scoort ondergemiddeld als het aantal verkooppunten 5% lager ligt dan in vergelijkbare winkelgebieden.	Locatus, 2019
Supermarkten	Het aantal en wvo van supermarkten	Een locatie scoort bovengemiddeld als het aantal supermarkten hoger is dan in vergelijkbare winkelgebieden en/of het totale wvo van de supermarkten 10% hoger is dan in vergelijkbare winkelgebieden. Een locatie scoort ondergemiddeld als het aantal supermarkten lager is dan in vergelijkbare winkelgebieden en/of het totale wvo van de supermarkten 10% lager is dan in vergelijkbare winkelgebieden. Het aantal supermarkten en het totale vwo hangt uiteraard sterk samen.	Locatus, 2019
WVO dagelijks	Het wvo 'overig dagelijks' (dagelijks minus supermarkten)	Een locatie scoort bovengemiddeld als het wvo 'overig-dagelijks' 10% hoger ligt dan in vergelijkbare winkelgebieden. Een locatie scoort ondergemiddeld als het wvo 'overig-dagelijks' 10% lager ligt dan in vergelijkbare winkelgebieden.	Locatus, 2019

Kwaliteit

Subindicator	Betekenis	Waarde	Bron
Functiemix	Het totaal aantal verkooppunten in de sector 'leisure', uitgesplitst naar cultuur, horeca en ontspanning	• Een locatie scoort bovengemiddeld als het aantal verkooppunten in de sector 'cultuur' hoger is dan in vergelijkbare winkelgebieden. Een locatie scoort ondergemiddeld als het aantal verkooppunten in de sector 'cultuur' lager is dan in vergelijkbare winkelgebieden. • Bovenstaande geldt ook voor de sectoren 'horeca' en 'ontspanning'.	Locatus, 2019
Trekkers en supermarkten	De aanwezigheid van absolute trekkers, diverse segmentering van supermarkten en de maatvoering van de supermarkten	• Een locatie scoort bovengemiddeld als het beschikt over meerdere absolute trekkers. Een voorbeeld is een grote supermarkt en een Action. Bij afwezigheid van absolute trekkers scoort een locatie ondergemiddeld. • Een locatie scoort bovengemiddeld bij een diverse segmentering van de aanwezige supermarkten. Bijvoorbeeld een combinatie fullservice supermarkt (o.a. AH, Jumbo) en discounter (Aldi, Lidl) bedoeld. Een locatie scoort (onder)gemiddeld bij de aanwezigheid van één supermarkt of een homogeen supermarktaanbod. • Een locatie scoort bovengemiddeld als het gemiddelde wvo van de aanwezige supermarkten 10% hoger ligt dan 1.200 m². Een locatie scoort ondergemiddeld als het gemiddelde wvo van de aanwezige supermarkten 10% lager ligt dan 1.200 m².	Locatus, 2019
Mobiliteit	De kwaliteit en kwantiteit van parkeerplaatsen voor auto en fiets, bereikbaarheid per auto, bereikbaarheid per ov en de voetgangersvriendelijkheid	• Een locatie scoort bovengemiddeld wanneer de auto nabij entrees geparkeerd kan worden, er voldoende beschikbaarheid van het aantal vrije plekken is (ook bij piekuren) en het parkeren kosteloos is. Een locatie scoort (onder)gemiddeld wanneer onvoldoende gescoord wordt op bovenstaande punten. Wanneer het betreffende winkelgebied mee is genomen in het KSO Randstad (2018), is het rapportcijfer voor 'parkeermogelijkheden auto' meegenomen in de beoordeling. • Een locatie scoort bovengemiddeld wanneer fietsenstallingen aanwezig zijn, de fiets nabij entrees gesteld kan worden en er voldoende beschikbaarheid van het aantal vrije plekken is (ook bij piekuren). Een locatie scoort (onder)gemiddeld wanneer er niet optimaal gescoord wordt op bovenstaande punten. Wanneer het betreffende winkelgebied mee is genomen in het KSO Randstad (2018), is het rapportcijfer voor 'Stallingsmogelijkheden voor de fiets' meegenomen in de beoordeling. • Een locatie scoort bovengemiddeld wanneer uit het KSO (2018) blijkt dat de bereikbaarheid per auto beter wordt beoordeeld dan in vergelijkbare winkelgebieden. Een locatie scoort ondergemiddeld wanneer uit het KSO (2018) blijkt dat de bereikbaarheid per auto slechter wordt beoordeeld dan in vergelijkbare winkelgebieden. • Een locatie scoort bovengemiddeld wanneer er een trein-of busstation aanwezig is op minder dan vijf minuten lopen van het	Locatie schouw (week 33 & 34, 2019), KSO, 2018, Google Maps

		winkelgebied. Een locatie scoort ondergemiddeld als er in de direct omgeving geen mogelijkheid is tot het gebruik van het openbaar vervoer. Wanneer het betreffende winkelgebied mee is genomen in het KSO Randstad (2018), is het rapportcijfer voor 'bereikbaarheid per openbaar vervoer' meegenomen in de beoordeling. • Een locatie scoort bovengemiddeld wanneer het is ingericht als voetgangersgebied. Een locatie scoort ondergemiddeld wanneer sprake is van een doorgaande weg.	
Uitstraling en verblijfskwaliteit	De beoordeling van het gevelbeeld, gevelonderhoud, groen en blauw (bijv. planten en fonteinen), objecten en elementen, onderhoud openbare ruimte en de ontmoetingsfunctie	De scoring is gebaseerd op basis van de locatieschouw. Voor elke locatie is scherp gelet op het gevelbeeld- en onderhoud, groen en blauw, objecten en elementen, onderhoudt van openbare ruimte en de ontmoetingsfunctie.	Locatie schouw (week 33 & 34, 2019)

Toekomstpotentie winkelfunctie

Subindicator	Betekenis	Waarde	Bron
Inwonersgroei	Prognose van groei van aantal inwoners	• Het verwachte groei van het aantal inwoners in 2030 van de totale gemeente waarbinnen de winkellocatie valt, wordt vergeleken landelijke bevolkingsontwikkeling. Een locatie scoort bovengemiddeld wanneer de bevolkingsontwikkeling 2%-punt hoger ligt. Een locatie scoort ondergemiddeld wanneer de bevolkingsontwikkeling 2%-punt lager ligt. • In gemeente Utrecht is gekeken naar nieuwbouwprojecten met minimaal 100 woningen de komende 10 jaar (definitief vastgesteld of in aanbouw). Winkelgebieden in nabijheid van deze woningbouwprojecten binnen het verzorgingsbereik krijgen een bovengemiddelde score op bevolkingsontwikkeling. Alle winkelgebieden in gemeente Utrecht hebben minimaal een gemiddelde score gekregen op inwonersgroei.	Primos, 2019
Verwachte vergrijzing	Aandeel 65-plussers in 2030 (prognose) minus huidig aandeel 65-plussers[1]	De verwachte toename van het aandeel 65-plussers in de gemeente waarbinnen de winkellocatie valt, wordt vergeleken het landelijk niveau. Een locatie scoort bovengemiddeld wanneer dit 2%-punt lager ligt. Een locatie scoort ondergemiddeld wanneer de verwachte vergrijzing 2% hoger ligt.	CBS, 2019
Bevolkingssamenstelling	Huidige aandeel 65+ bevolking o.b.v. cijfers CBS (2019)	• Het aandeel 65-plussers van de totale gemeente waarbinnen de winkellocatie valt, wordt vergeleken met het landelijk niveau. Een locatie scoort bovengemiddeld wanneer het aandeel 65-plussers 2%-punt lager. Een locatie scoort ondergemiddeld wanneer het aandeel 65-plussers 2%-punt hoger ligt. • In gemeente Utrecht is op wijkniveau het huidig aandeel 65-plussers berekend. Winkelgebieden in wijken met een bovengemiddeld aandeel 65-plussers (Overvecht en Vleuten-De Meern) hebben een ondergemiddelde score gekregen. Winkelgebieden in wijken met een ondergemiddeld aandeel 65-plussers (West, Oost en Leidsche Rijn) hebben een bovengemiddelde score gekregen.	CBS, 2019
Kwetsbaarheid online	De online kwetsbaarheid van het wvo in diverse branches, gemeten in percentages	De omvang van het wvo van diverse winkelbranches binnen het winkelgebieden vergeleken met het landelijke percentage 'aandeel online omzet'. Een hogere aandeel wvo van branches waarbinnen een relatief groot deel van de producten online wordt verkocht, betekent een lagere score.	Locatus, 2019; Strabo, 2019.

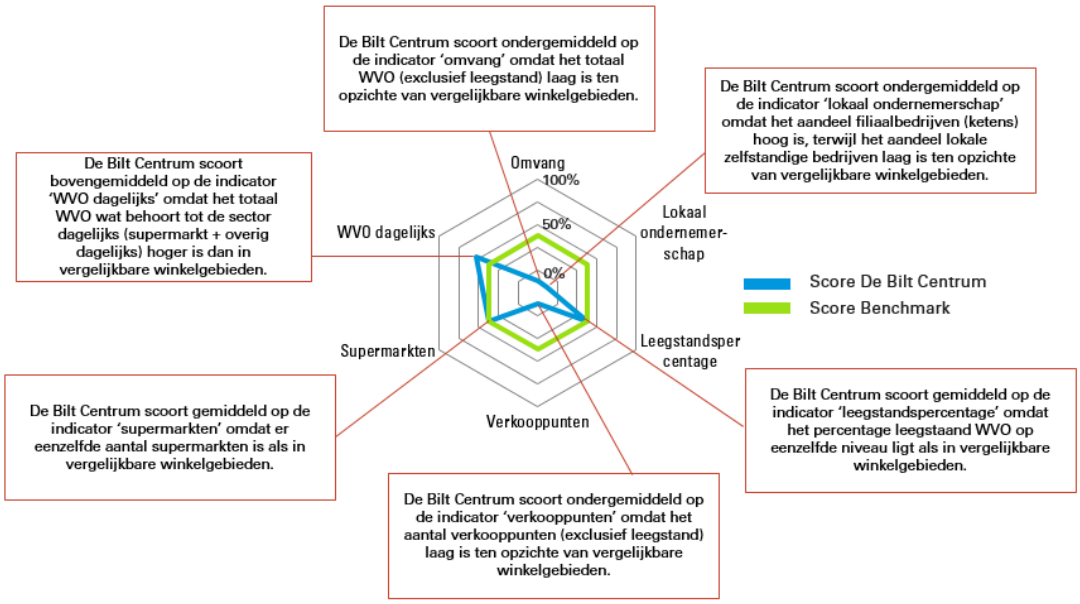
Toelichting kwadranten economische effectrapportage

De scores op de hoofdindicatoren worden in de factsheets samengevat in een kwadrant. Daarbij wordt de score van het winkelgebied telkens afgezet tegen een benchmark (50%). Hierbij geldt: een score van 50% op een hoofdindicator betekent dat het winkelgebied gemiddeld presteert en functioneert ten opzichte van

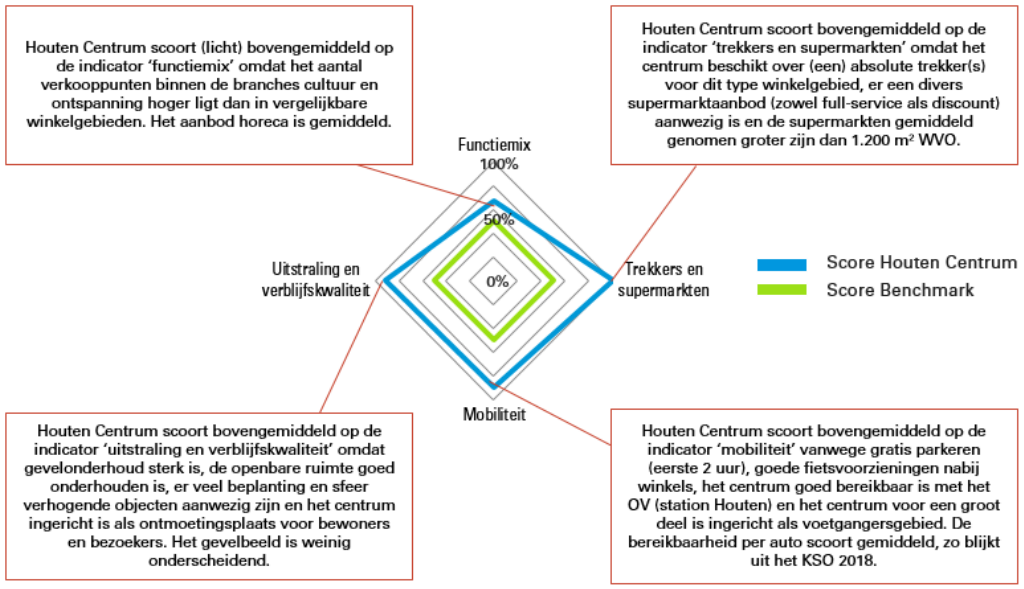
[1] Van 65-plussers is bekend dat zij minder besteden in winkels.

vergelijkbare winkelgebieden in de brede regio (Randstad). Zo wordt bijvoorbeeld een wijkcentrum vergeleken met een wijkcentrum van vergelijkbare omvang en reikwijdte. In onderstaande kwadranten zijn twee voorbeelden (De Bilt Centrum en Houten Centrum) van kwadranten weergegeven. Daarbij is telkens per subindicator aangegeven hoe de score tot stand is gekomen.

Figuur 6: Uitleg kwadrant hoofdindicator 'huidig functioneren' (De Bilt Centrum)

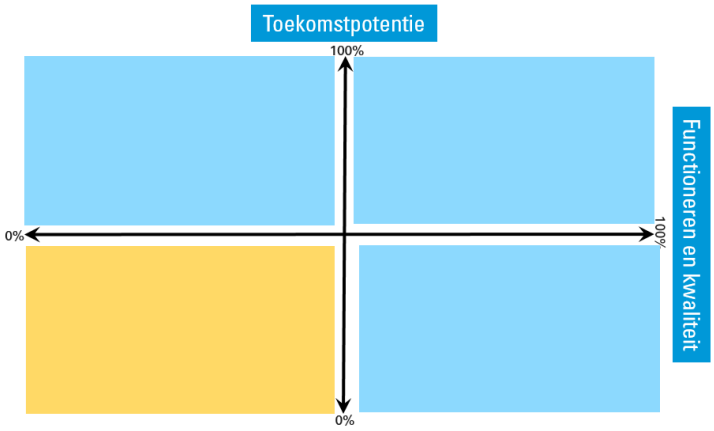


Figuur 7: Uitleg kwadrant hoofdindicator 'kwaliteit' (Houten Centrum)



Totaalscore

De indicatoren tezamen vormen een totaalscore welke wordt weergeven in een strategie-matrix. De X-as geeft de gemiddelde score van huidig functioneren en kwaliteit weer. De Y-as geeft de score op de toekomstpotentie voor winkelfuncties in het gebied aan. De score op beide assen geeft aan welke strategie gemiddeld het meest passend is voor het winkelgebied. We geven twee voorbeelden:

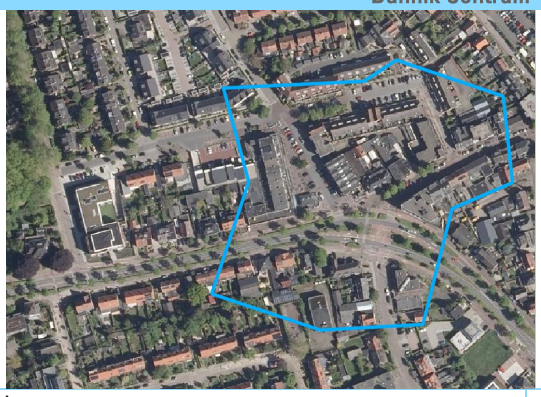


- Een score linksonder in de strategie-matrix (oranje vlak) betekent dat het winkelgebied momenteel matig functioneert, de kwaliteit ondermaats is en er tegelijkertijd een beperkte toekomstpotentie is voor de winkelfunctie ten opzichte van de huidige situatie. Dit betekent dat de strategie vooral gericht moet zijn op 'basis op orde', rekening houdend met een lager draagvlak voor winkels (minder winkelmeters). Veelal betekent dit het compacter maken van de centra, verkleuren van functies aan de randen en het beter positioneren van trekkers. De basis op orde betekent inzet op de randvoorwaarden voor een succesvol winkelgebied, zoals goed parkeren en bereikbaarheid, 'schoon, heel en veilig', een aantrekkelijke openbare ruimte en niet allerminst het versterken van de organisatiegraad (opzetten centrummanagement, winkeliersvereniging, BIZ, et cetera). Het betreft vooral het optimaliseren en behouden van huidige winkelvoorzieningen.
- Een score rechtsboven betekent dat het winkelgebied bovengemiddeld functioneert, goede kwaliteiten heeft en de winkelfunctie bovengemiddelde toekomstpotentie voor winkels heeft (bijvoorbeeld door inwonersgroei en/of een dominant dagelijks aanbod). In deze gebieden is de strategie vooral gericht op het vasthouden van de huidige goede positie en excelleren. Het onderscheidend vermogen en DNA van het winkelgebied staat voorop, bijvoorbeeld door evenementen, 'het verhaal' van het gebied, historische kwaliteiten, excellent ondernemerschap, aanvullende voorzieningen als cultuur en kunst, een goede horecamix en ondersteunende faciliteiten. Goede samenwerking is cruciaal.

Visie gemeente en maatregelen/acties

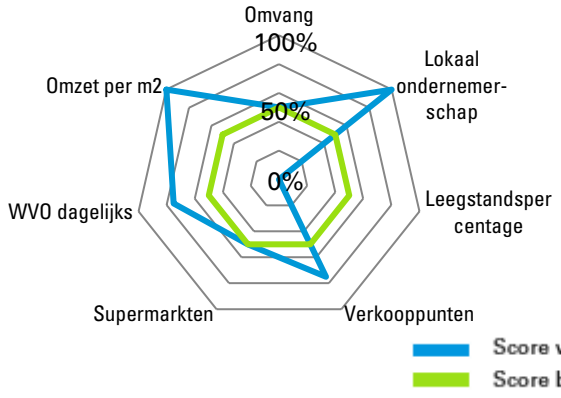
Indien een gemeentelijke visie beschikbaar is voor het winkelgebied is deze op hoofdlijnen samengevat. Daarnaast worden enkele maatregelen en acties opgesomd die passen bij de scores de economische effectrapportage.

3.1 Gemeente Bunnik

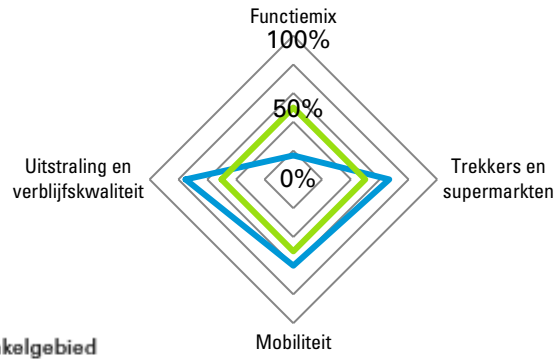
Bunnik Centrum	
Locatie en impressie	 
Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 2.045, Niet-dagelijks: 1.810
Aantal verkooppunten	22
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	16,2% / 15,4%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 195, Totaal: 365

Economische effectrapportage

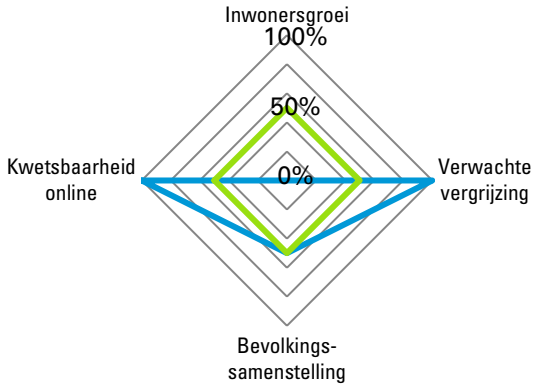
Huidig functioneren: 63%



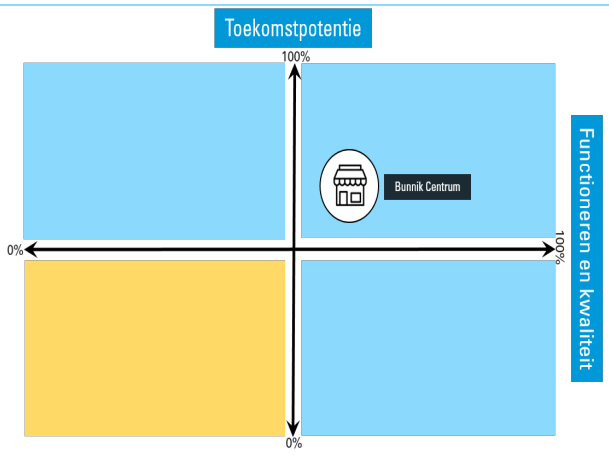
Kwaliteit: 59%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 63%

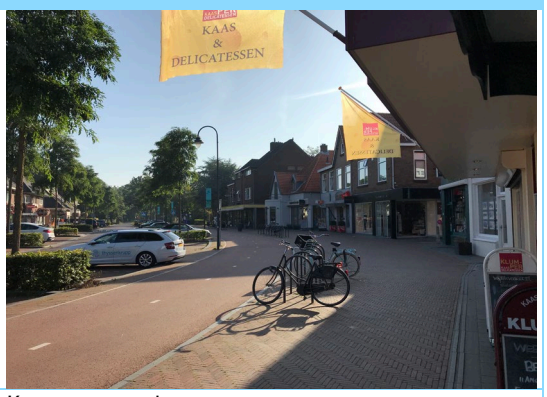


Totaalscore: 62%



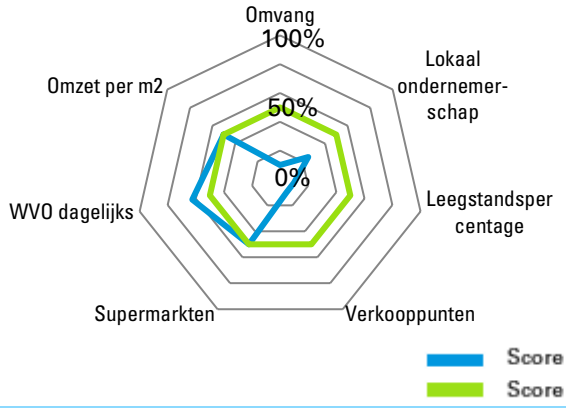
Visie gemeente	• -
Maatregelen en acties	• Klein en functioneel kernverzorgend centrum waarbij de ontmoetingsfunctie versterkt kan worden door inzet op meer functiemix (bijvoorbeeld door verkleuring naar horeca en wonen op passende locaties) • Upgrade van de geveluitstraling: doet momenteel weinig sfeervol aan • Scherp blijven op voet- en fietsbereikbaarheid en stalling.

3.2 Gemeente De Bilt

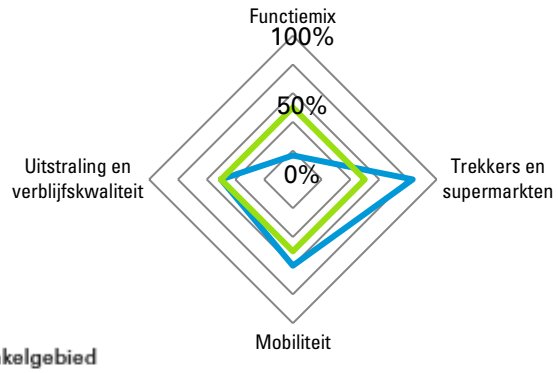
Bilthoven Centrum	
Locatie en impressie	 
Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum groot
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 4.600, Niet-dagelijks: 10.535
Aantal verkooppunten	55
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	12,0% / 15,4%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 420, Totaal 820

Economische effectrapportage

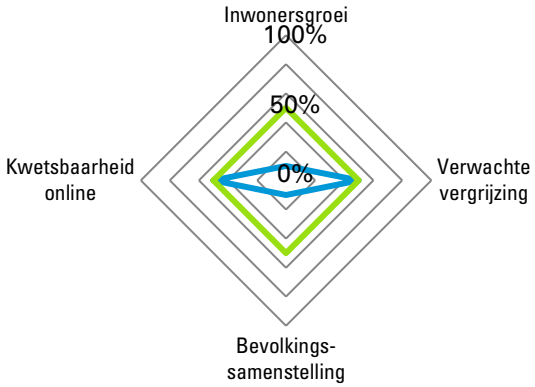
Huidig functioneren: 30%



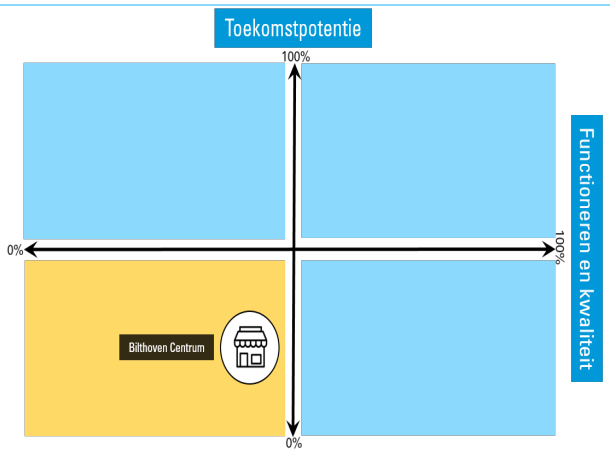
Kwaliteit: 53%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 25%



Totaalscore: 36%



Visie gemeente	• Compleet dagelijks aanbod en basispakket recreatief, consumptieve en verblijfshoreca, leisure en diensten • Optimaliseren en stimuleren initiatief. Compacter maken van kernwinkelgebied met mengmilieu in randzones. Versterken horeca met nieuwe ontwikkelingen.
Maatregelen en acties	• Centrumgebied volop in ontwikkeling. Met de geplande revitalisering van de zuidzijde van het centrum wordt de tweedeling verholpen en wordt de uitstraling verbeterd. Potentie voor functiemix vooral in horeca, cultuur en voorzieningen. Inzet op onderscheidend vermogen, bijvoorbeeld door (kwaliteit van) evenementen. • Bij structurele leegstand verkleuring naar wonen faciliteren op kansarme locaties • Inzetten op compacte winkelstructuur. De geplande ontwikkelingen zullen hieraan bijdragen

De Bilt Centrum

Locatie en impressie

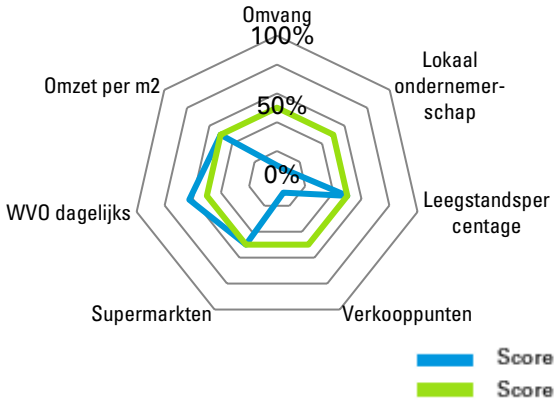




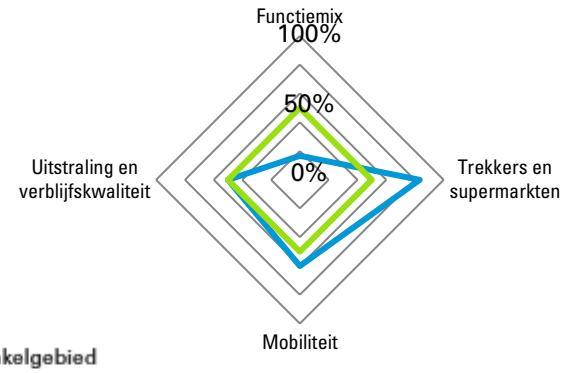
Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum groot
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 4.590, Niet-dagelijks: 7.055
Aantal verkooppunten	55
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	8,2% / 14,1%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 490, Totaal: 830

Economische effectrapportage

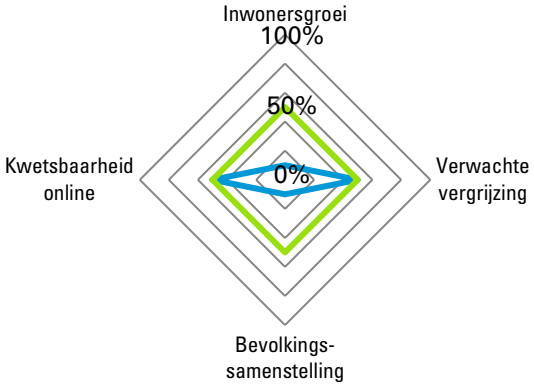
Huidig functioneren: 33%



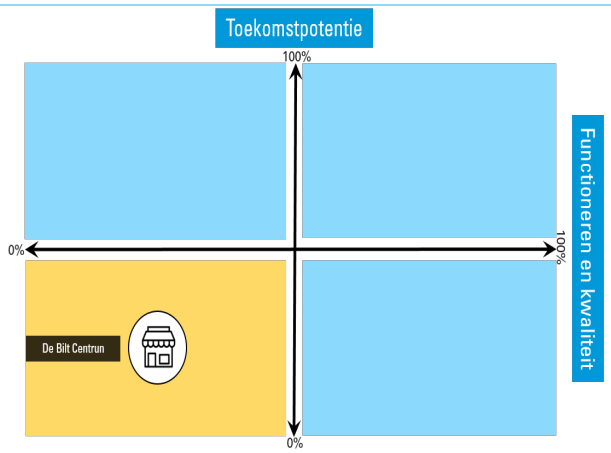
Kwaliteit: 31%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 25%



Totaalscore: 33%



Visie gemeente	• Gemakscentrum met compleet dagelijks aanbod en basispakket frequente non-food, horeca en diensten • Optimaliseren en compacter maken van kernwinkelgebied, mengmileu in aanloopgebied. Beperkte nieuwe ontwikkelingen in de horeca
Maatregelen en acties	• Vraag-aanbod winkels in balans brengen: actieve leegstandsaanpak op kansarme locaties • Mede vanwege beperkte autoparkeermogelijkheden, inzetten op betere aanpak fietsparkeren: meer stalling en betere positionering • Toewerken naar uniform en 'open' gevelbeeld. Overkappingen boven trottoir zorgen voor een donkere en gesloten uitstraling. Kansen in uniforme reclame-aanduiding.

3.3 Gemeente De Ronde Venen

Abcoude Centrum

Locatie en impressie

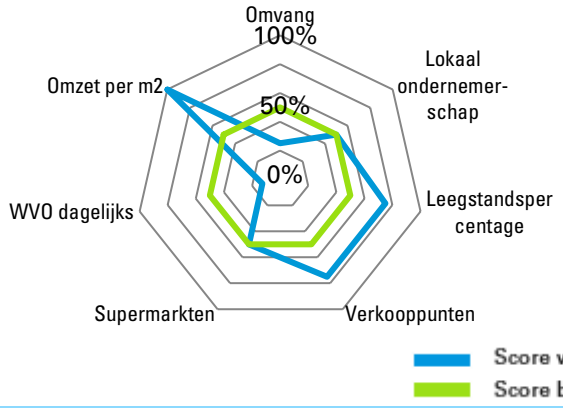




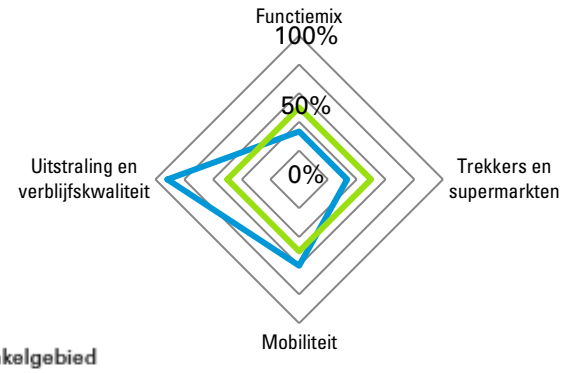
Kerngegevens		
	Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum klein
	Omvang in m² wvo	Dagelijks: 965, Niet-dagelijks: 2.700
	Aantal verkooppunten	25
	Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	4,9% / 10,7%
	Werkgelegenheid	Detailhandel: 140, Totaal: 355

Economische effectrapportage

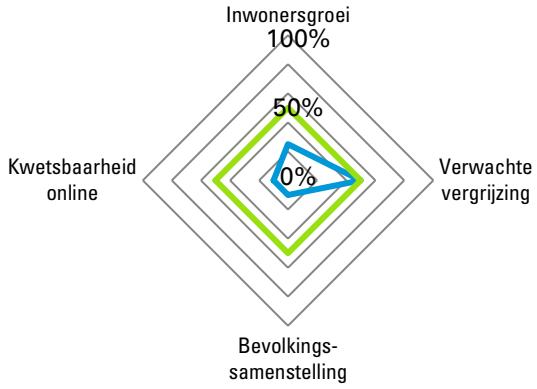
Huidig functioneren: 47%



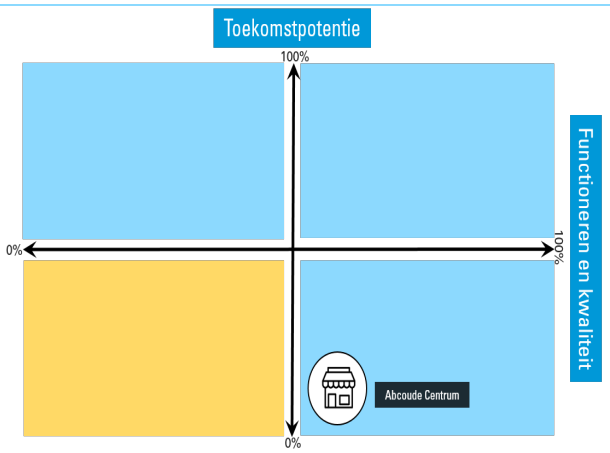
Kwaliteit: 62%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 19%

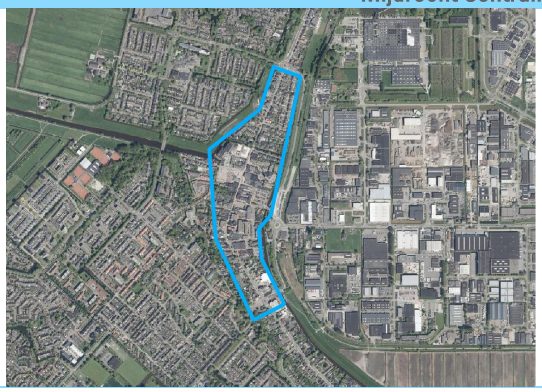


Totaalscore: 43%



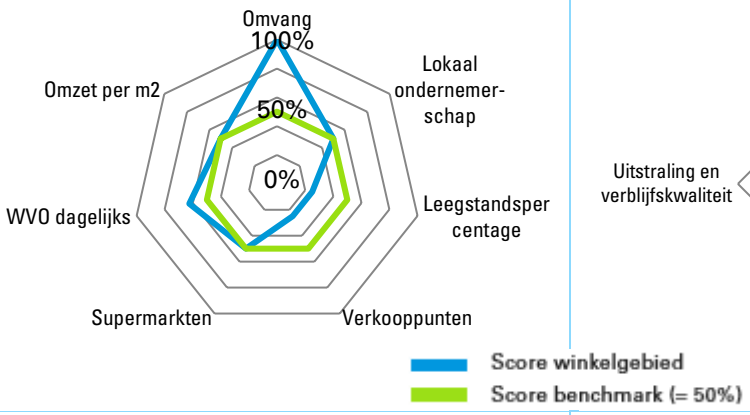
Visie gemeente	• Een aantrekkelijk, leefbaar, levendig en authentiek centrum • Er wordt o.a. gestreefd naar een compact horeca- en winkelfront, betere voet- en fietsverbindingen tussen (deel)gebieden, aandacht voor een groene inrichting en kwalitatief hoogstaande evenementen.
Maatregelen en acties	• Basis op hoog niveau houden: openbare ruimte, beheer en onderhoud, kwaliteit vastgoed, parkeren, etc. • Blijven inzetten op mix in winkelaanbod met lokale ondernemers om lokale karakter te borgen • De toekomstpotentie voor winkels staat onder druk, echter liggen er kansen bij recreanten en toeristen. Zet in op versterking ontmoetingsfunctie en verdere functiemix (horeca, cultuur, leisure).

Mijdrecht Centrum

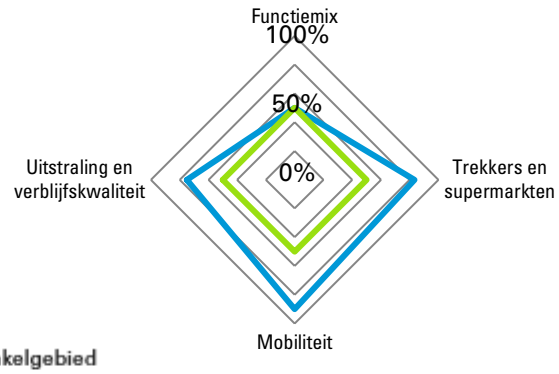
Locatie en impressie		
Kerngegevens	Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum groot
	Omvang in m² wvo	Dagelijks: 5.295, Niet-dagelijks: 12.620
	Aantal verkooppunten	67
	Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	10,8% / 15,2%
	Werkgelegenheid	Detailhandel: 605, Totaal: 1.340

Economische effectrapportage

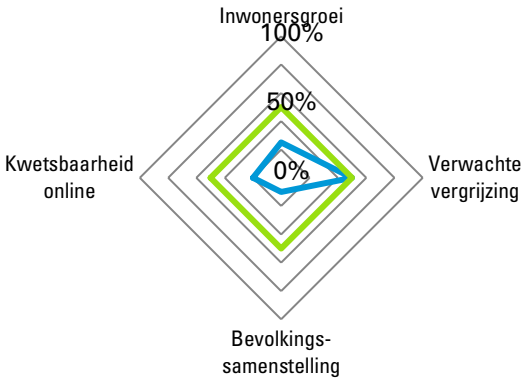
Huidig functioneren: 53%



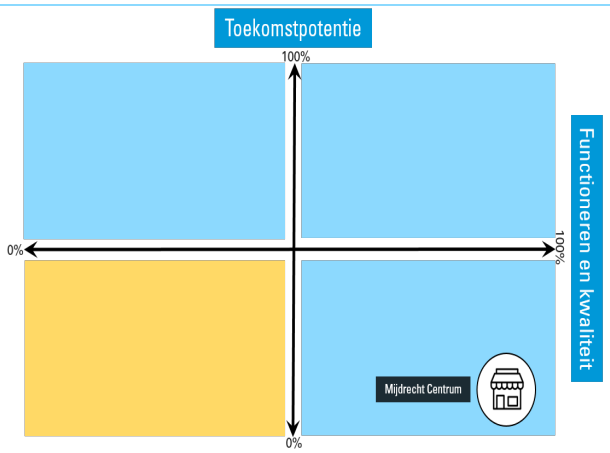
Kwaliteit: 76%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 22%

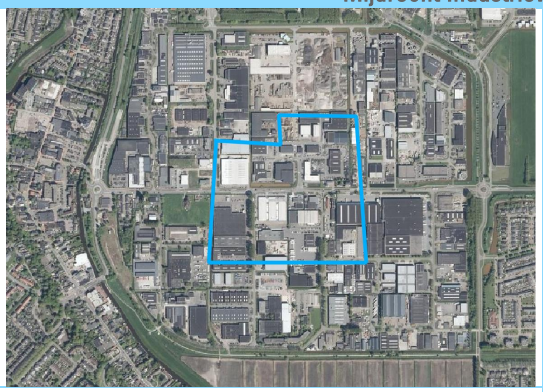


Totaalscore: 50%



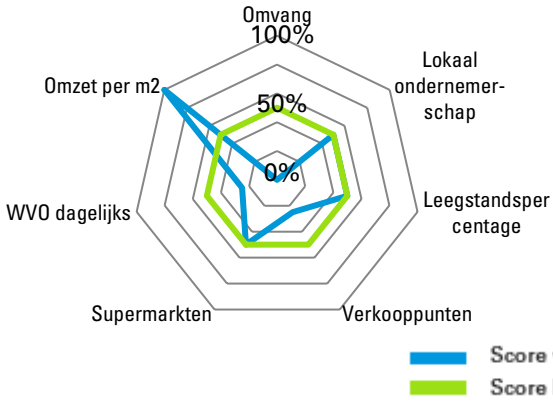
Visie gemeente	• Nieuwe winkelinitiatieven binnen het kernwinkelgebied. Hierbuiten zijn zowel consumentgerichte initiatieven als functieverandering mogelijk (zoals wonen). Leegstand wordt op deze manier tegengegaan, • Ontwikkeling is meer gericht op vervanging dan op uitbreiding van het winkelaanbod.
Maatregelen en acties	• Scherp acteren bij het ontstaan van meer leegstand: relatief veel winkels in kwetsbare branches, met als positief element dat er relatief veel franchisers aanwezig zijn • Faciliteren functiemix in centrum en concentratie voorzieningen naar centrum • Inzet op 'zachte' factoren: excellent gastheerschap ondernemers, gezamenlijke evenementen en uitdragen identiteit / 'verhaal' van centrum Mijdrecht

Mijdrecht Industrieweg

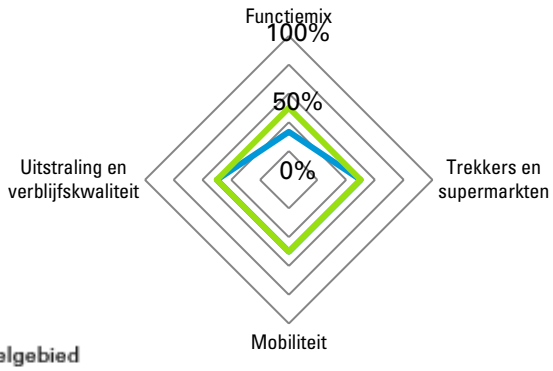
Locatie en impressie		
Kerngegevens	Type winkellocatie	Grootschalige concentratie
	Omvang in m² wvo	Dagelijks: 0, Niet-dagelijks: 11.220
	Aantal verkooppunten	9
	Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	6,1% / 10,0%
	Werkgelegenheid	Detailhandel: 90, Totaal: 345

Economische effectrapportage

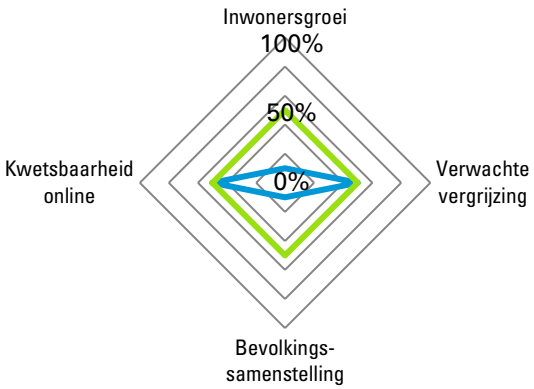
Huidig functioneren: 37%



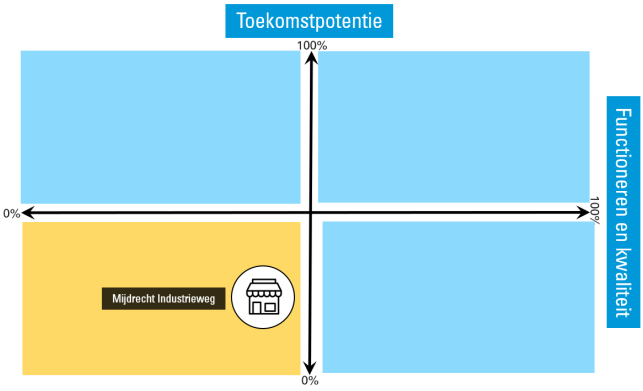
Kwaliteit: 47%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 25%

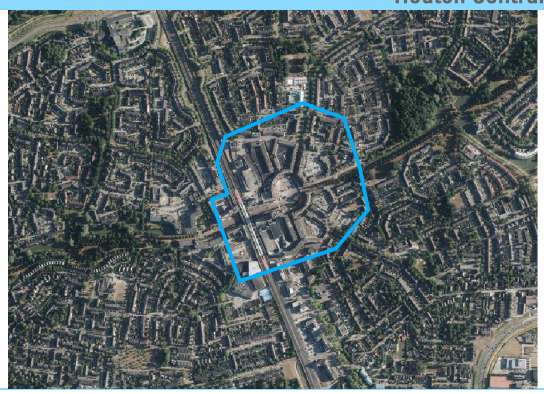


Totaalscore: 36%



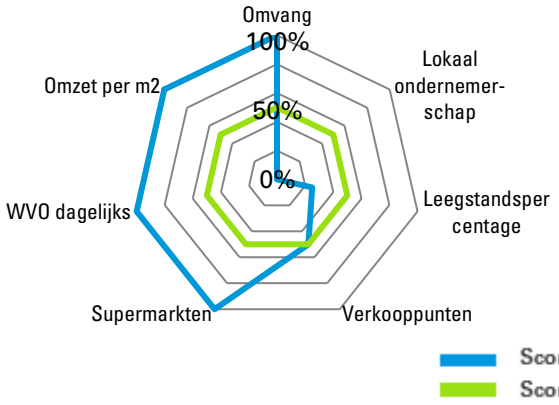
Visie gemeente	• Huidige begrenzing van de zone waar volumineuze detailhandel is toegestaan blijft behouden. Brancheverbreding wordt vermeden. Aanwijzen van een kernzone binnen de huidige begrenzing waar sprake is van concentratie van volumineuze detailhandel. • Verkleuring naar niet-detailhandelsbranches mogelijk door flexibele bestemming.
Maatregelen en acties	• Openbare ruimte kwalitatief op orde: doelgericht en functioneel. Meer samenhang in gebied mogelijk. • Basis op orde houden: openbare ruimte, beheer en onderhoud, kwaliteit vastgoed, parkeren, et cetera

3.4 Gemeente Houten

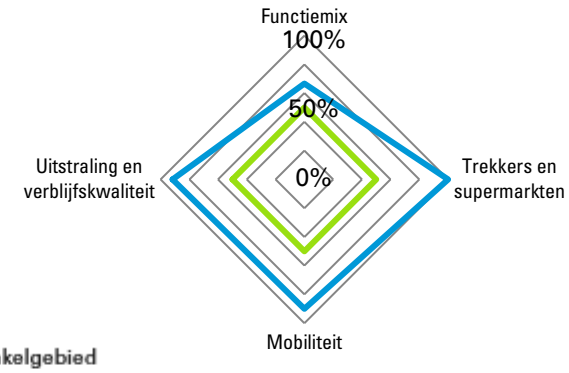
Houten Centrum	
Locatie en impressie	 
Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum groot
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 6.745, Niet-dagelijks: 9.795
Aantal verkooppunten	76
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	10,9% / 23,2%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 780, Totaal: 1.140

Economische effectrapportage

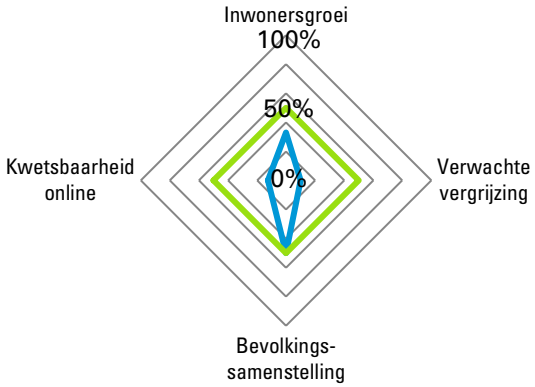
Huidig functioneren: 70%



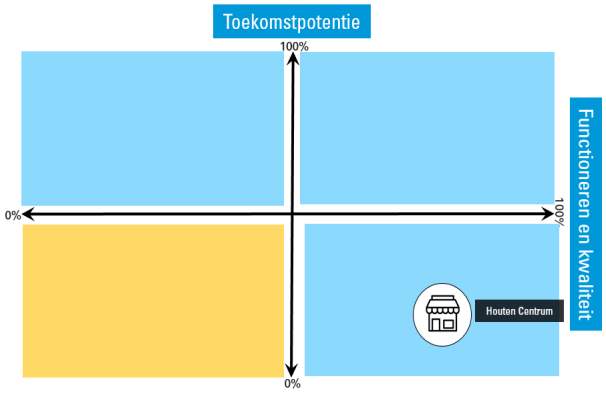
Kwaliteit: 88%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 22%



Totaalscore: 61%



Visie gemeente	• -
Maatregelen en acties	• Groot kernverzorgend centrum met een viertal supermarkten als absolute trekkers. • Percentage filialisering hoog. Zet voor meer onderscheidenheid in op lokaal ondernemerschap. • Initiatieven leegstaande units faciliteren: verkleuren naar niet-winkelfuncties (horeca, maatschappelijk, voorzieningen), schakelen units

Houten De Meerpaal

Locatie en impressie

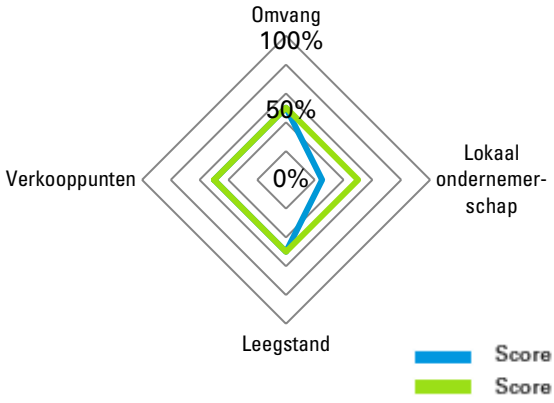




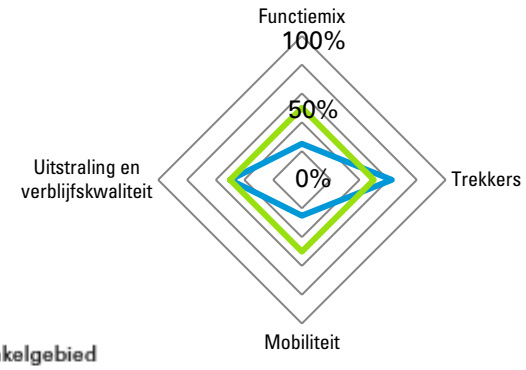
Type winkellocatie	Grootschalige concentratie
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 967, Niet-dagelijks: 18.147
Aantal verkooppunten	10
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	4,8% / 9,1%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 85, Totaal: 790

Economische effectrapportage

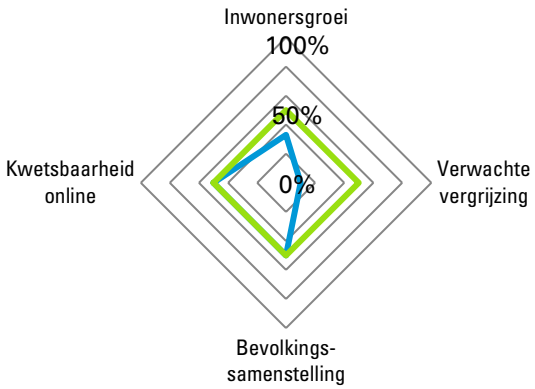
Huidig functioneren: 44%



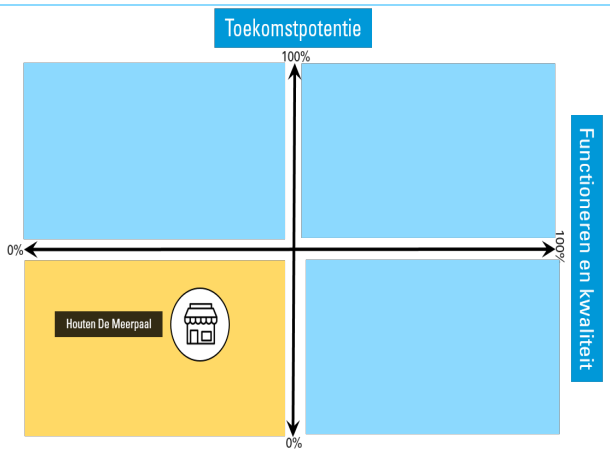
Kwaliteit: 35%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 34%



Totaalscore: 37%



Visie gemeente	• -
Maatregelen en acties	• Grootschalige concentratie gericht op een specifieke doelgroep. • Openbare ruimte kwalitatief op orde, beperkte score op verblijfsklimaat. Meer functiemix mogelijk (bv. horeca) en een meer aantrekkelijke uitstraling van het vastgoed. • Verbeteren van fietsbereikbaarheid- en stallingen.

Houten Steehouder Woongroep

Locatie en impressie

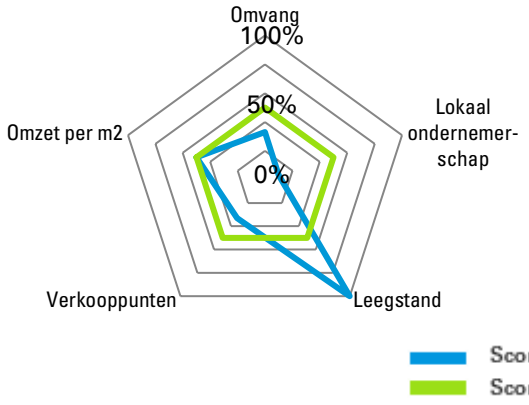




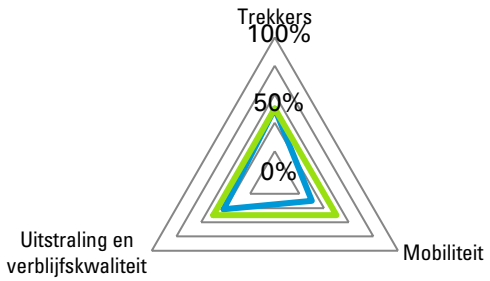
Type winkellocatie	Grootschalige concentratie
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 0, Niet-dagelijks: 6.400
Aantal verkooppunten	6
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	0%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 100, Totaal: 100

Economische effectrapportage

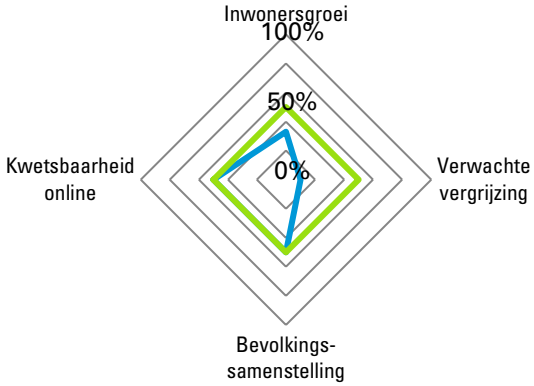
Huidig functioneren: 44%



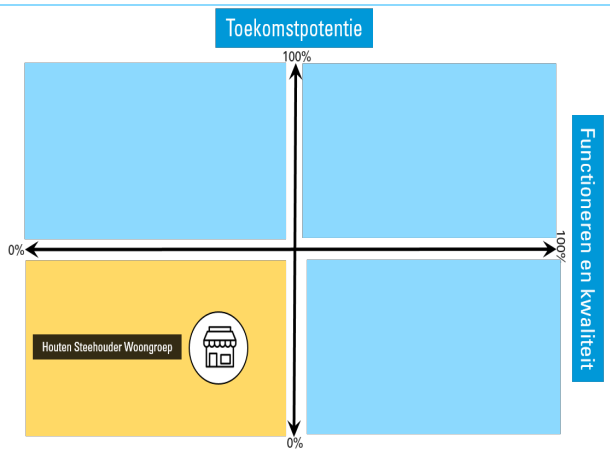
Kwaliteit: 34%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 34%

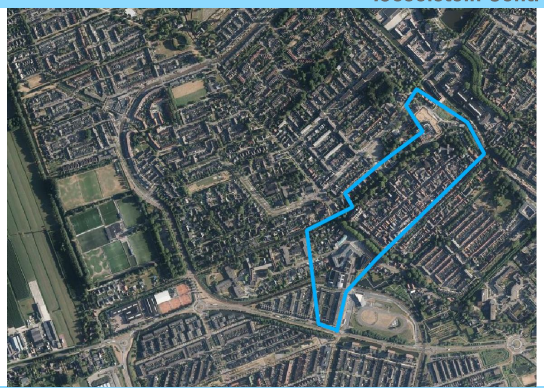


Totaalscore: 38%



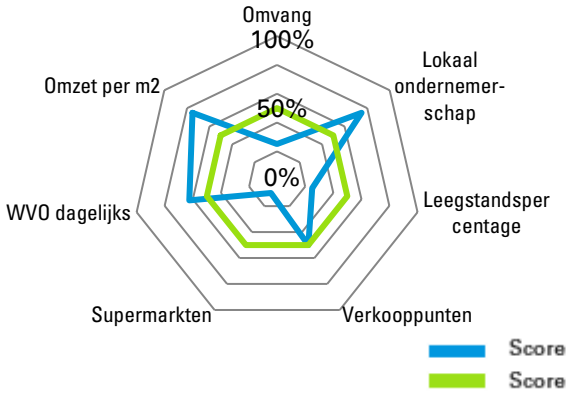
Visie gemeente	• -
Maatregelen en acties	• Grootschalige concentratie gericht op een specifieke doelgroep, uitstraling gebied doelgericht • Inzet op betere aanpak fietsparkeren: meer stalling en betere positionering • Basiskwaliteit (schoon, heel veilig) goed: niveau in stand houden

3.5 Gemeente IJsselstein

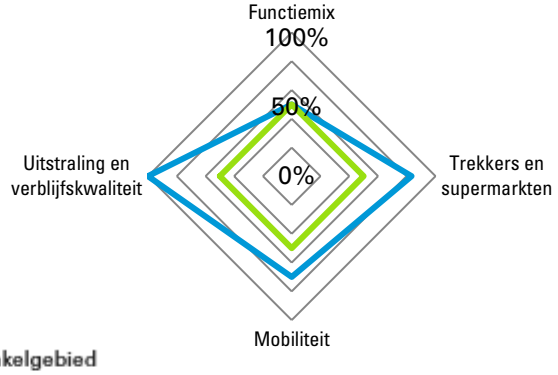
IJsselstein Centrum	
Locatie en impressie	 
Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum groot
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 3.425, Niet-dagelijks: 9.065
Aantal verkooppunten	84
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	10,9% / 16,8%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 550, Totaal: 1.565

Economische effectrapportage

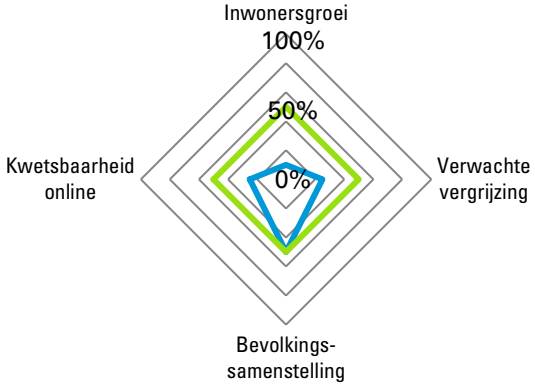
Huidig functioneren: 43%



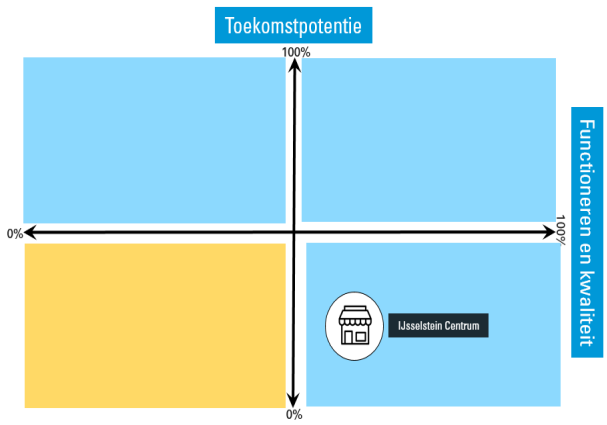
Kwaliteit: 79%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 25%



Totaalscore: 45%

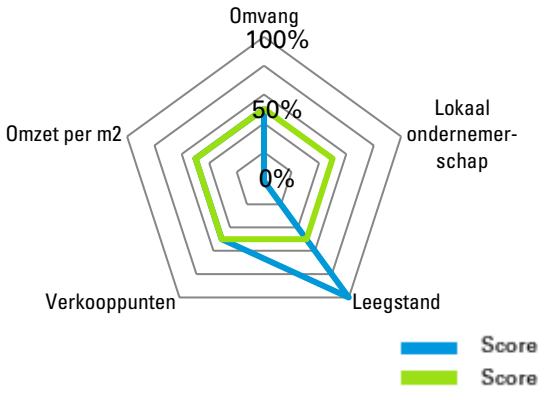


Visie gemeente	• -
Maatregelen en acties	• Hoog basisniveau behouden: sterk beheer en hoge kwaliteit van openbare ruimte, autobereikbaarheid en parkeren aandachtspunt • Bij structurele leegstand verkleuring faciliteren, zoals wonen aan randen • Investeren in nieuwe concepten, technieken, winkelbeleving en unieke evenementen

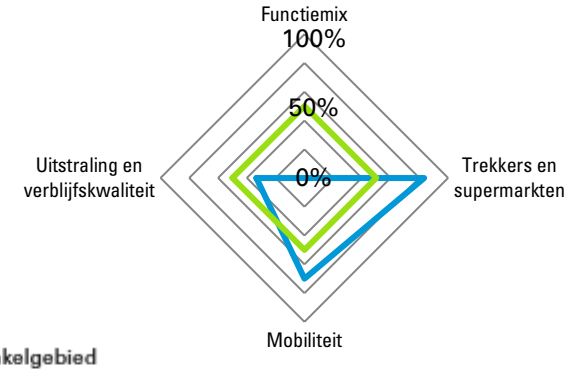
IJsselstein Boerhaveweg	
Locatie en impressie	 
Type winkellocatie	Buurtcentrum* (=Locatus-indeling)
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 2.350, Niet-dagelijks: 7.300
Aantal verkooppunten	11
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	0%
Werkgelegenheid detailhandel	Geen gegevens beschikbaar

Economische effectrapportage**
(Op basis van bureau-expertise getoetst)**

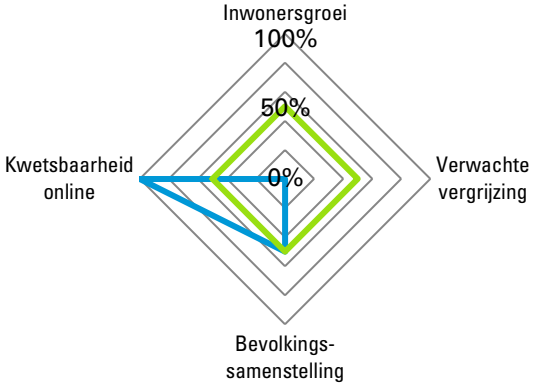
Huidig functioneren: 50%



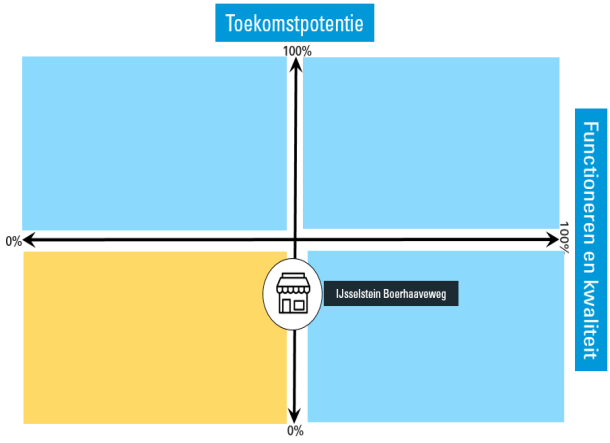
Kwaliteit: 47%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 38%



Totaalscore: 45%



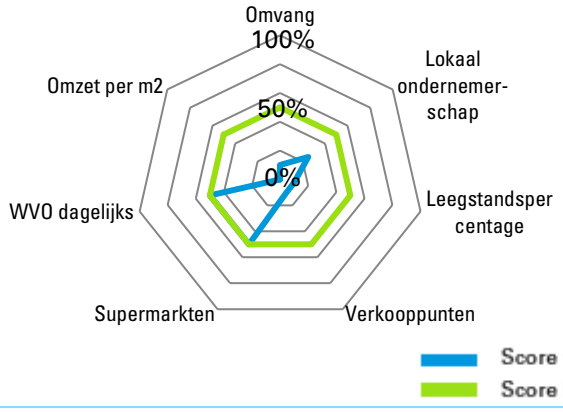
Visie gemeente	• -
Maatregelen en acties	• Prima functionerende PDV-locatie. Versterken eenheid in vastgoed, gevelbeeld en openbare ruimte • Fietsbereikbereikbaarheid en -toegankelijkheid versterken • Basis op orde houden: openbare ruimte, beheer en onderhoud, kwaliteit vastgoed, parkeren, et cetera

3.6 Gemeente Lopik

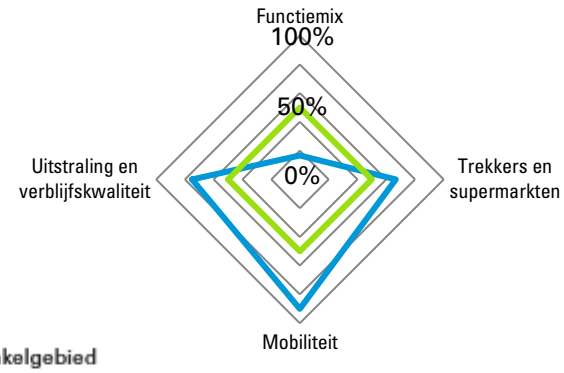
Lopik Centrum	
Locatie en impressie	 
Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 1.875, Niet-dagelijks: 600
Aantal verkooppunten	14
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	26,1% / 22,2%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 40, Totaal: 130

Economische effectrapportage

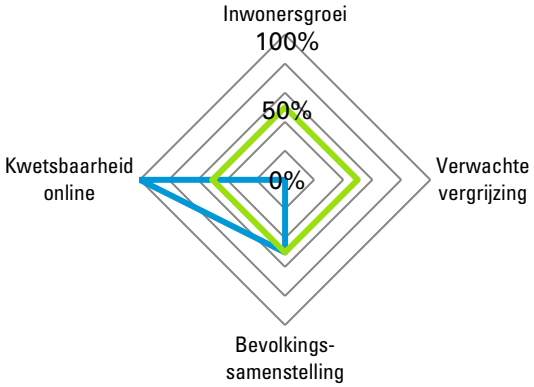
Huidig functioneren: 25%



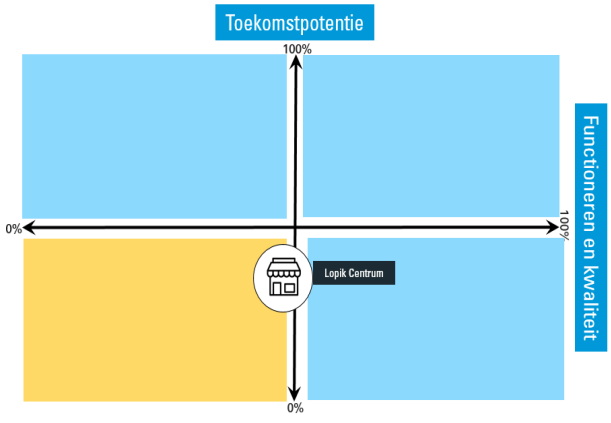
Kwaliteit: 68%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 38%



Totaalscore: 43%



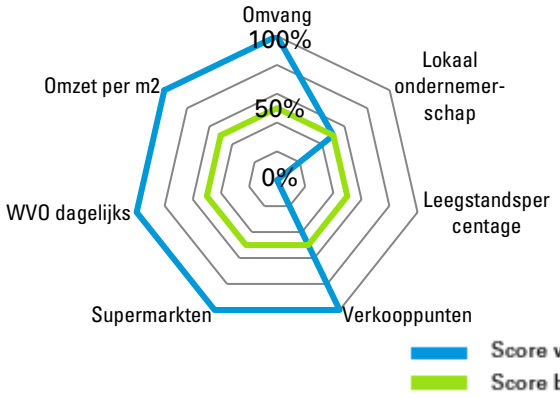
Visie gemeente	• -
Maatregelen en acties	• Ontmoetingsfunctie versterken door bredere functiemix (maatschappelijk, cultuur, economie, horeca) en verblijf verlengende objecten (zoals bankjes). Grote open ruimte benutten • Initiatieven leegstaande units faciliteren: verkleuren naar niet-winkelfuncties en eventueel vastgoed op maat maken (bv. schakelen units) • Versterken eenheid in gebied vastgoed, gevelbeeld en openbare ruimte

3.7 Gemeente Montfoort

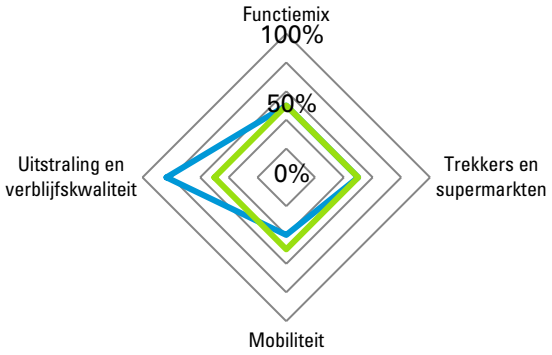
Montfoort Centrum	
Locatie en impressie	 
Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 2.870, Niet-dagelijks: 2.865
Aantal verkooppunten	35
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	14,9% / 25,5%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 275 , Totaal: 730

Economische effectrapportage

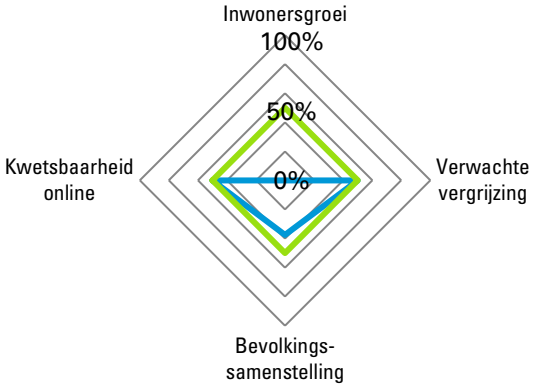
Huidig functioneren: 80%



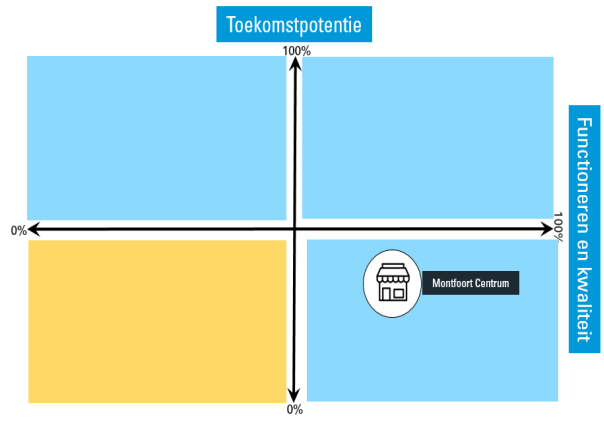
Kwaliteit: 59%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 34%

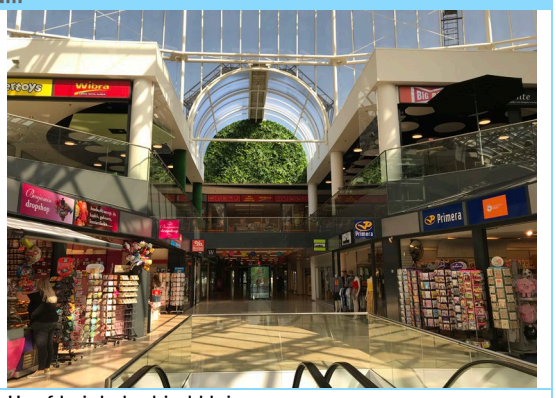


Totaalscore: 58%



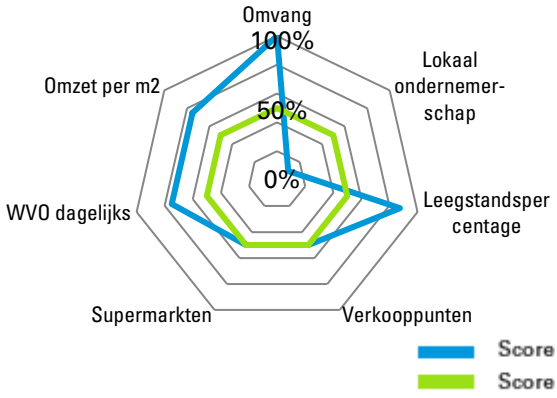
Visie gemeente	• Inzet in op recreatie in de binnenstad, City marketingplan en het uitwerken van een visie binnenstad. • Er wordt gewerkt aan een leegstandbeleid waarin het faciliteren van verkleuring wordt opgenomen
Maatregelen en acties	• Inzet op parkeermogelijkheden auto, bereikbaarheid auto en stallingsmogelijkheden fiets • Actieve leegstandsaanpak noodzakelijk: structureel leegstaande meters op kansarme locaties verkleuren naar bijvoorbeeld wonen • Toewerken naar uniforme reclame-aanduiding aan gevels en op straat

3.8 Gemeente Nieuwegein

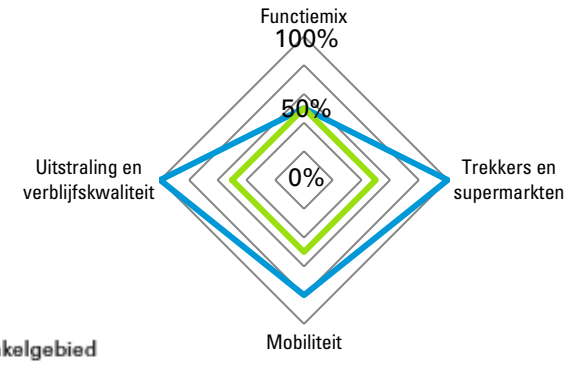
Nieuwegein Centrum		
Locatie en impressie		
Type winkellocatie	Hoofdwinkelgebied klein	
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 8.050, Niet-dagelijks: 30.100	
Aantal verkooppunten	118	
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	5,2% / 9,2%	
Werkgelegenheid	Detailhandel: 1.290, Totaal: 2.620	

Economische effectrapportage

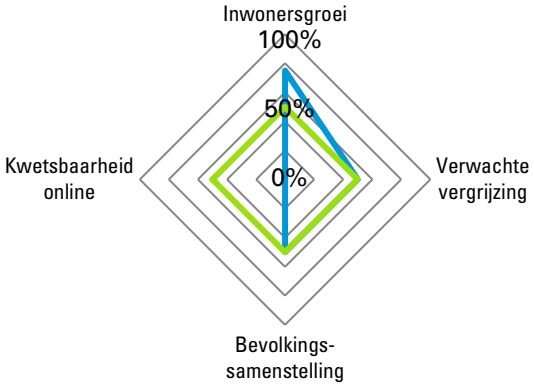
Huidig functioneren: 62%



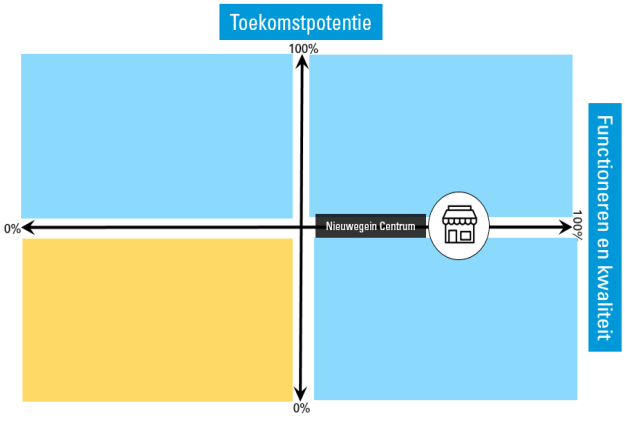
Kwaliteit: 85%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 48%



Totaalscore: 64%



Visie gemeente	• Het verder verbeteren en ontwikkelen van een goed winkelcentrum naar een prettige binnenstad. Het accent ligt daarbij niet op vergroting, maar bij een compact en goed afgebakend winkelcentrum.
Maatregelen en acties	• Voorop in innovatie: nieuwe concepten, technieken, winkelbeleving en unieke evenementen • Scherp acteren bij mogelijke toename leegstand: focus op compacte structuur en concentratie functies • Op termijn modernisering van het overdekte winkelgebied • Inzet op binding 'nieuwe inwoners' Nieuwegein op City (1.600 nieuwe woningen binnen 10 jaar).

Laagraven-Liesbosch (gedeelte winkels)

Locatie en impressie

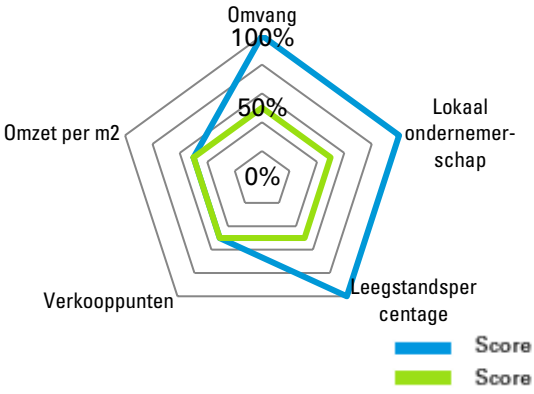




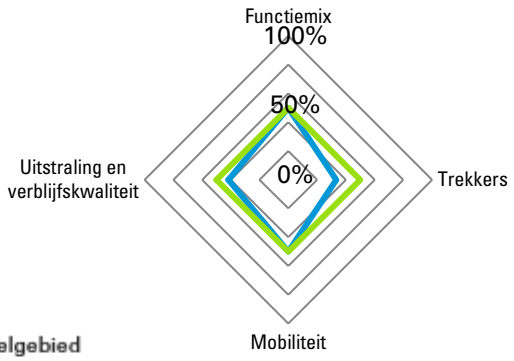
Type winkellocatie	Grootschalige concentratie
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 0, Niet-dagelijks: 33.265
Aantal verkooppunten	18
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	0% / 0%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 315, Totaal: 4.105

Economische effectrapportage

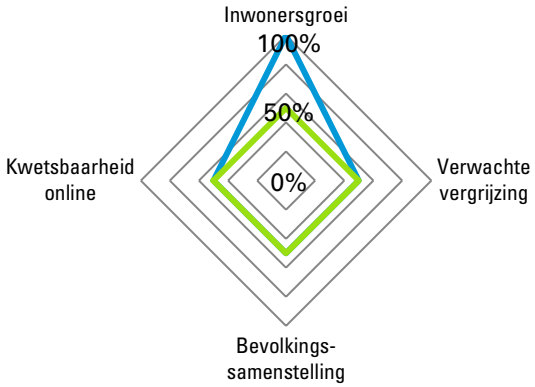
Huidig functioneren: 88%



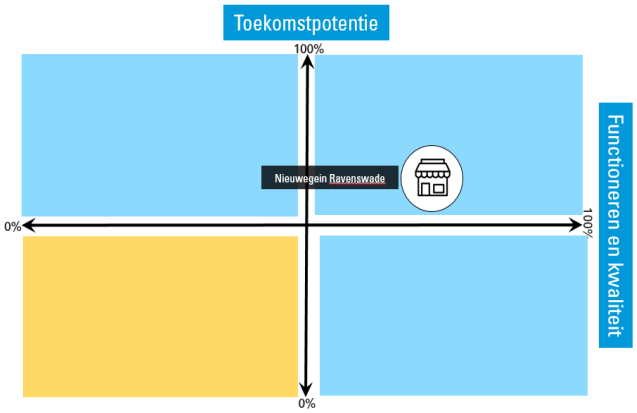
Kwaliteit: 50%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 63%



Totaalscore: 56%



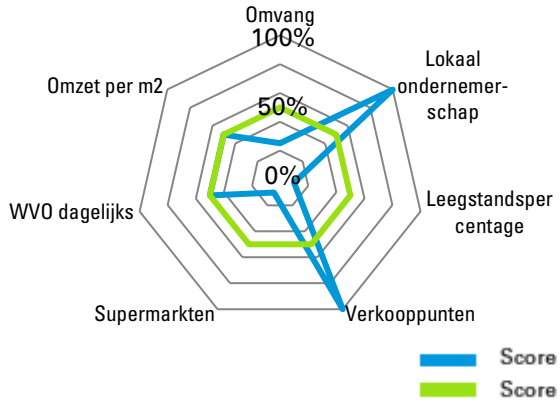
Visie gemeente	• Laagraven/Liesbosch is de enige locatie binnen gemeente Nieuwegein waar perifere detailhandel wordt toegestaan
Maatregelen en acties	• Versterken eenheid in gebied vastgoed, gevelbeeld en openbare ruimte.. • Onlangs is de infrastructuur verbeterd en uitgebreid, zowel voor auto als fiets, waarbij diverse fietspaden nu vrij liggend zijn gemaakt.

3.9 Gemeente Oudewater

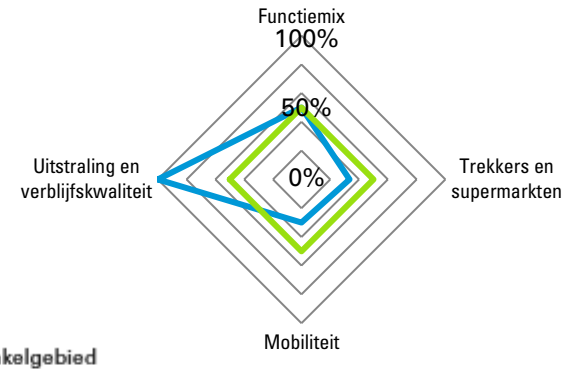
Oudewater Centrum	
Locatie en impressie	 
Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 750, Niet-dagelijks: 2.755
Aantal verkooppunten	42
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	12,3% / 10,6%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 95, Totaal: 385

Economische effectrapportage

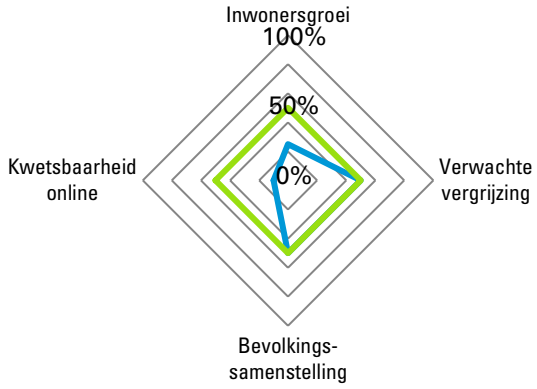
Huidig functioneren: 47%



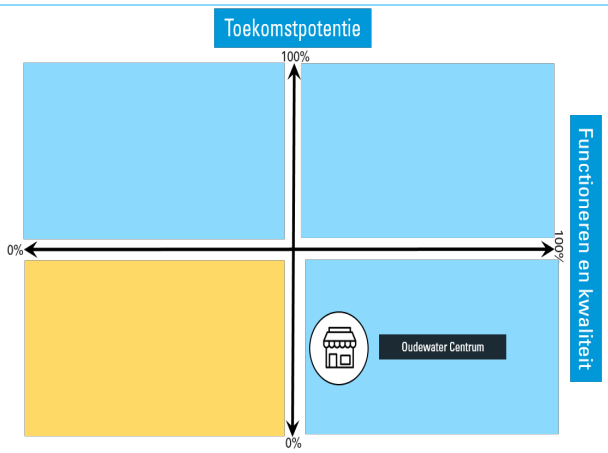
Kwaliteit: 59%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 31%



Totaalscore: 46%



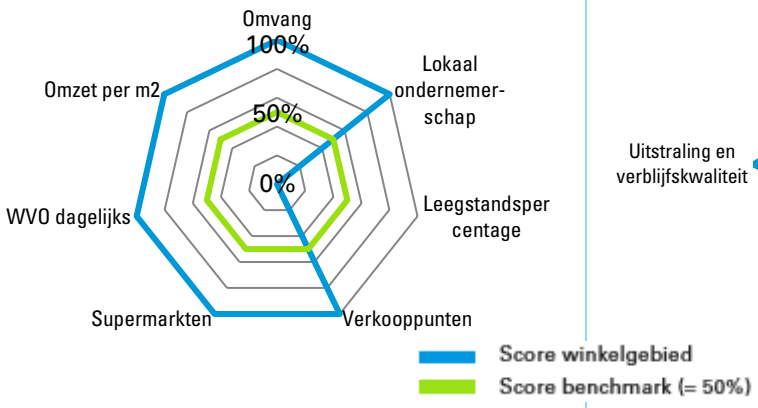
Visie gemeente	• -
Maatregelen en acties	• Klein kernverzorgend centrum met geringe hoeveelheid voorzieningen. Potentie onderscheidend karakter met gracht en monumentale panden (blijven) benutten. • Focus op compacte structuur en concentratie, bij leegstand op kansarme locaties (bv. randen) inzetten op verkleuring. • Scherp blijven op voet- en fietsbereikbaarheid en stalling vanwege beperkte auto-parkeermogelijkheden. Overweeg autoluwe zones.

3.10 Gemeente Stichtse Vecht

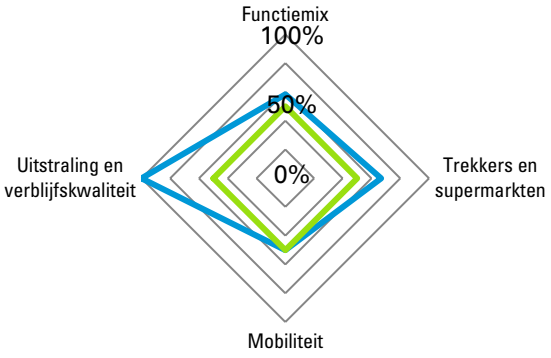
Breukelen Centrum	
Locatie en impressie	 
Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 2.735, Niet-dagelijks: 4.125
Aantal verkooppunten	48
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	11,7% / 14,3%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 290, Totaal: 635

Economische effectrapportage

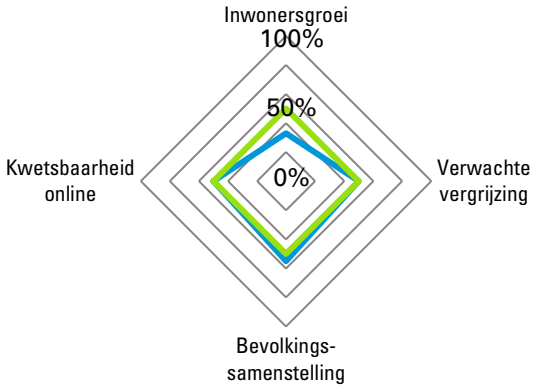
Huidig functioneren: 87%



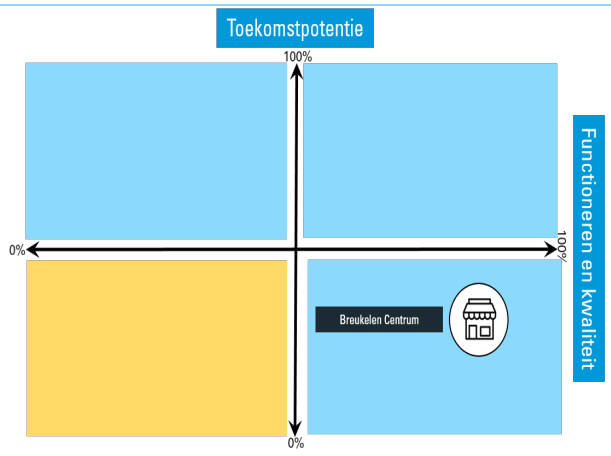
Kwaliteit: 72%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 38%



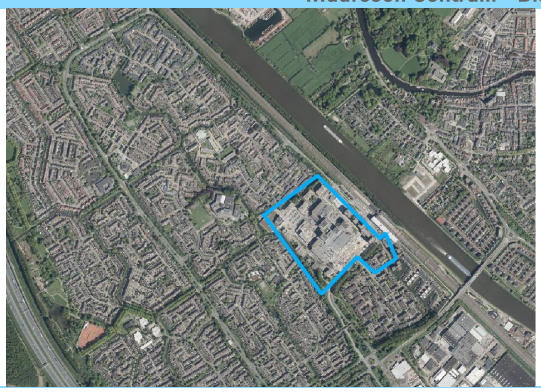
Totaalscore: 65%



Visie gemeente	• -
Maatregelen en acties	• Compact centrum met groot horeca-aanbod, relatief veel lokale ondernemers in het centrum en een hoge verblijfskwaliteit. Streven naar verdere concentratie functies en verkleuren leegstaande panden op kansarme locaties bij structurele leegstand • Basis op orde houden: veiligheid, openbare ruimte, beheer en onderhoud, parkeren, et cetera

Maarssen Centrum - Bisonspoor

Locatie en impressie

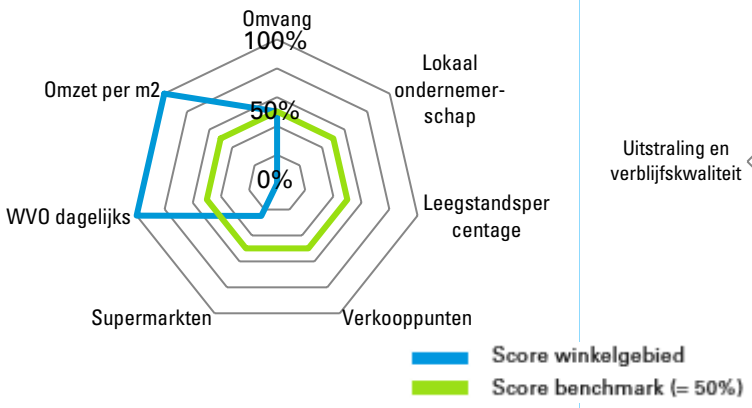




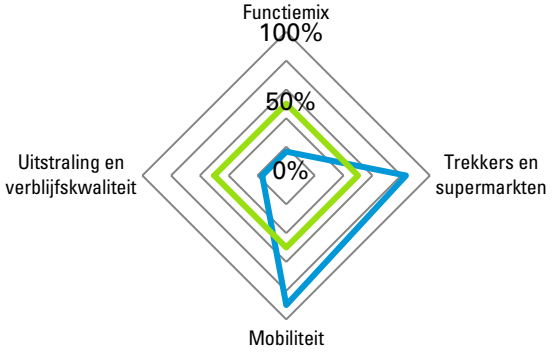
Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum groot
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 5.590, Niet-dagelijks: 8.680
Aantal verkooppunten	62
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	21,4% / 31,9%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 630, Totaal: 1.490

Economische effectrapportage

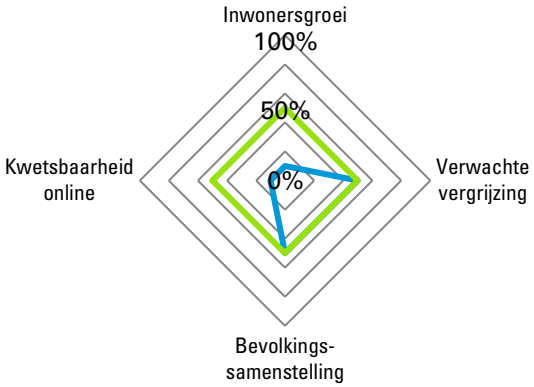
Huidig functioneren: 43%



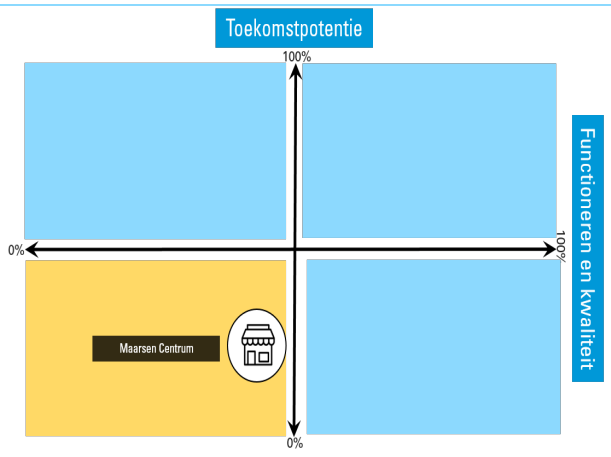
Kwaliteit: 50%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 31%



Totaalscore: 42%



Visie gemeente	• -
Maatregelen en acties	• Wordt momenteel verbouwd: inzet op invulling meters en upgrade vastgoed en uitstraling; huidige uitstraling laat sterk te wensen over • Vraag-aanbodsituatie in balans brengen, winkelmeters krimpen en deels verkleuren naar andere functies • Benutten kansen marketing bij heropening winkelcentrum om regionale positie in te verstevigen

Maarssen Nijverheidsweg

Locatie en impressie

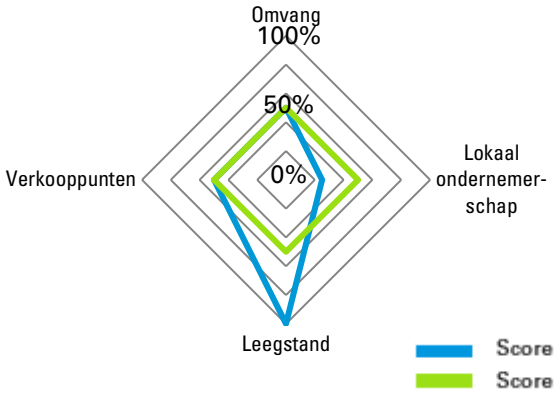




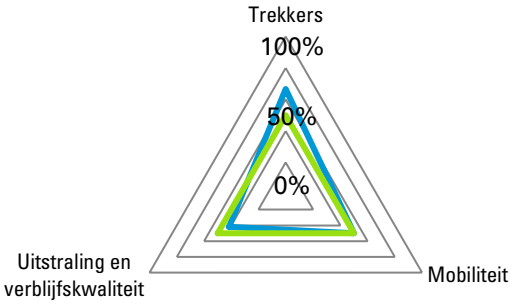
Type winkellocatie	Grootschalige concentratie* (= Locatus indeling)
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 2.000, Niet-dagelijks: 3.165
Aantal verkooppunten	5
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	0%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 145, Totaal: 300

Economische effectrapportage

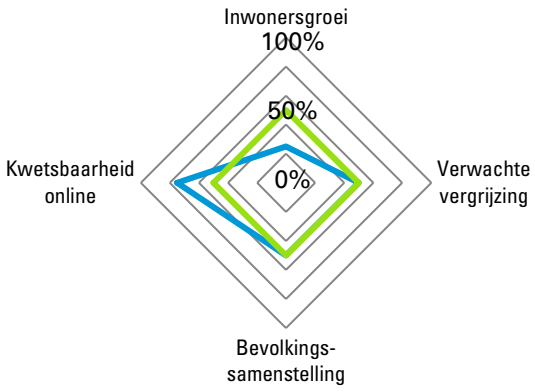
Huidig functioneren: 50%



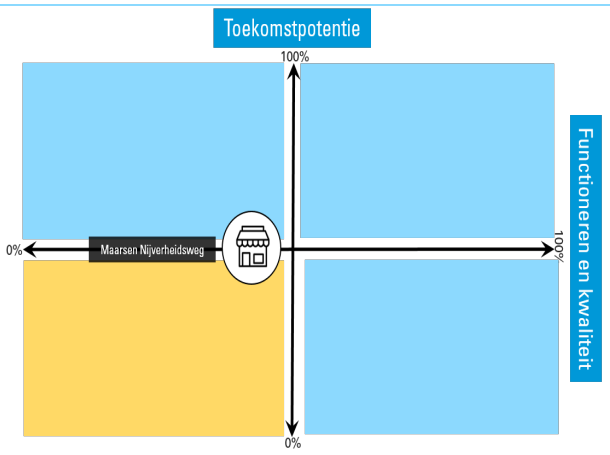
Kwaliteit: 44%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 50%

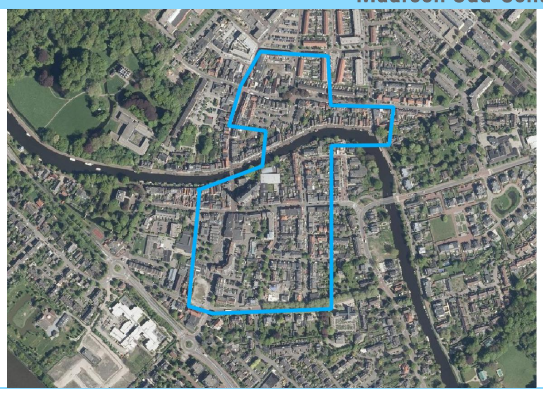


Totaalscore: 46%



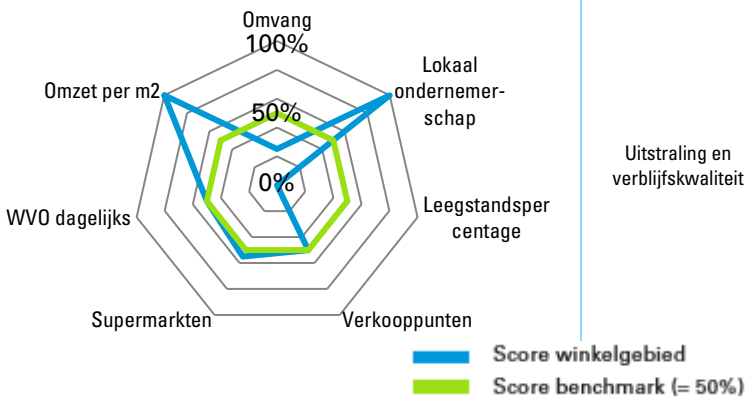
Visie gemeente	• -
Maatregelen en acties	• Doelgerichte uitstraling en openbare ruimte, mogelijkheden in toevoegen groenvoorziening. Onderhoud achterste deel van het winkelgebied behoeft aandacht • Basis op orde houden: openbare ruimte, beheer en onderhoud, parkeren, et cetera

Maarsen Oud-Centrum

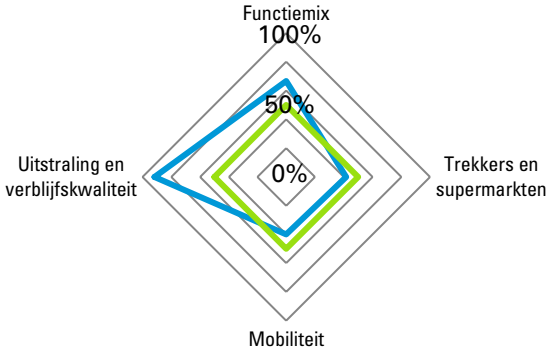
Locatie en impressie	 
Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 3.130, Niet-dagelijks: 5.380
Aantal verkooppunten	51
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	11,6% / 15,0%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 280, Totaal: 815

Economische effectrapportage

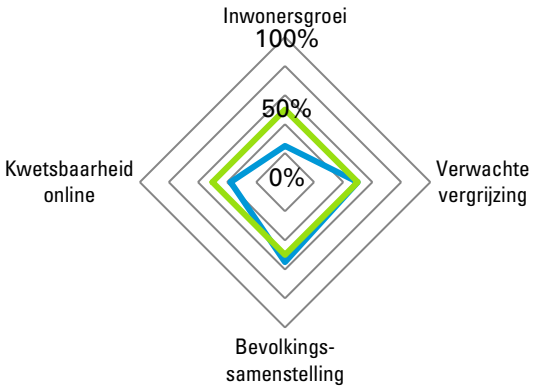
Huidig functioneren: 45%



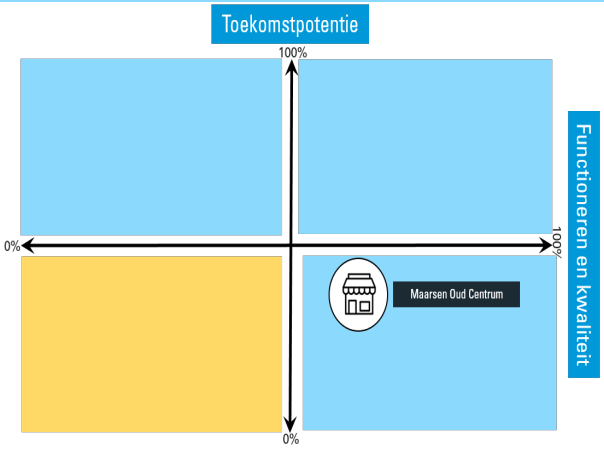
Kwaliteit: 63%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 41%



Totaalscore: 52%



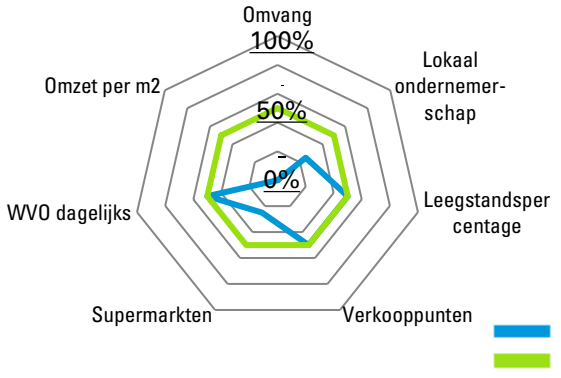
Visie gemeente	• -
Maatregelen en acties	• Basiskwaliteit (schoon, heel, veilig) goed: vinger aan de pols houden • Parkeercapaciteit en autobereikbaarheid mogelijk versterken vanwege drukte en piekmomenten • Routing in centrum verbeteren, bijvoorbeeld verbinding supermarkt Vomar met Diependaalsedijk.

3.11 Gemeente Utrecht

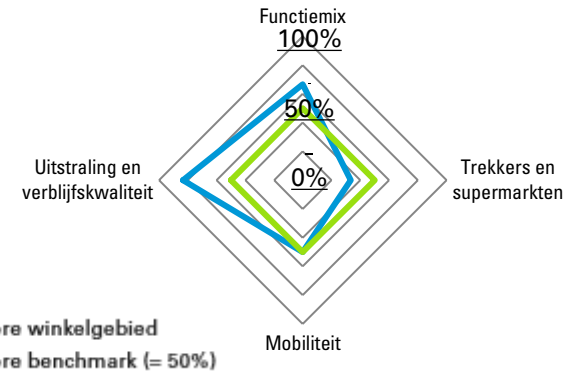
A. van Ostadelaan	
Locatie en impressie	 
Type winkellocatie	Wijkcentrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 1.195, Niet-dagelijks: 520
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 8, Niet-dagelijks: 7, Horeca: 9, Dienstverlening: 8
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	4,4% / 6,3%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 110, Totaal: 390

Economische effectrapportage

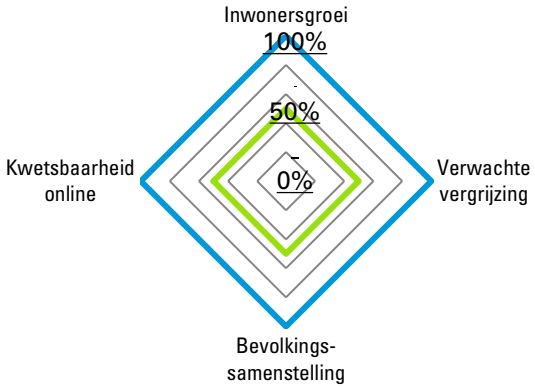
Huidig functioneren: 36%



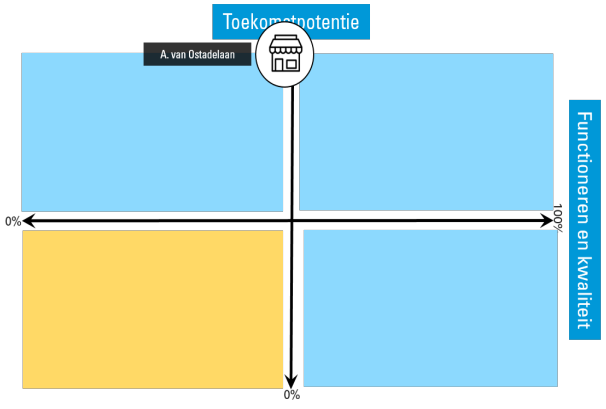
Kwaliteit: 63%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 100%



Totaalscore: 66%



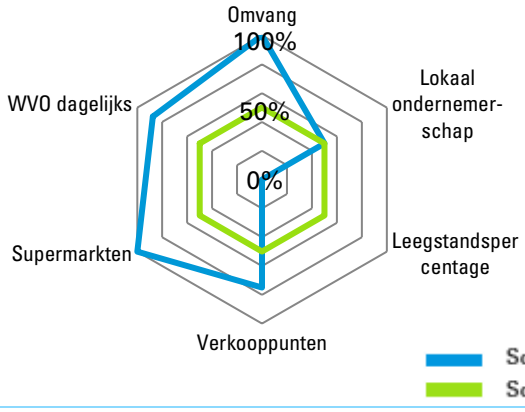
Visie gemeente	• Een gemengd, bijzonder, specialistisch en kleinschalig gebied met beperkte winkelfunctie • Aandacht voor eenheid, ruimtelijke samenhang en oversteekbaarheid van de weg
Maatregelen en acties	• Scherp blijven op voet- en fietsbereikbaarheid en stalling vanwege beperkte auto-parkeermogelijkheden • Veel verloop in huurders: inzet op betere match huurders vs. vastgoed in metrages (bv. schakelen) en huurprijs • Optimaal profiteren van nabijgelegen zorginstelling in ruimtelijke positionering en branding • In stand houden kwaliteit openbare ruimte na recente upgrade, aandacht voor vuilcontainers • Inzet op identiteit 'kloppend hart van de buurt' door evenementen en samenwerking horeca

Amsterdamsestraatweg

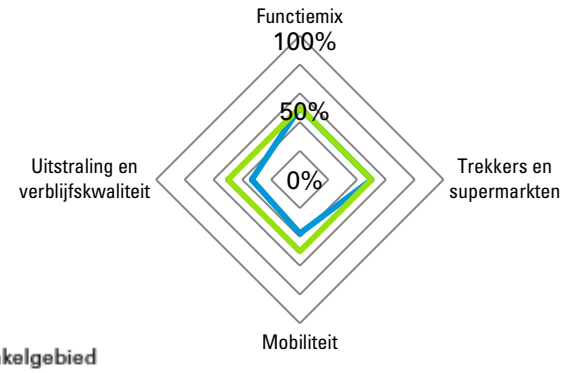
Locatie en impressie	 
Type winkellocatie	Binnenstedelijke winkelstraat
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 9.385, Niet-dagelijks: 13.275
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 49, Niet-dagelijks: 84, Horeca: 56, Dienstverlening: 87
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	10,4% / 15,8%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 715, Totaal: 3.190

Economische effectrapportage

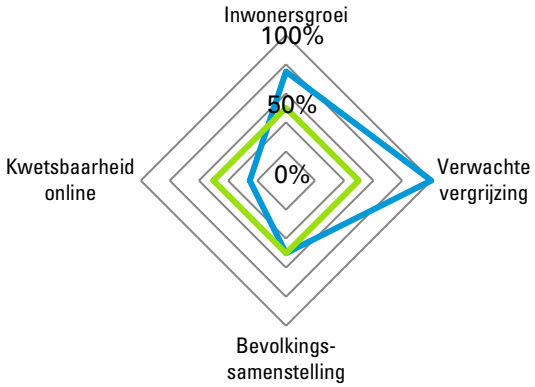
Huidig functioneren: 71%



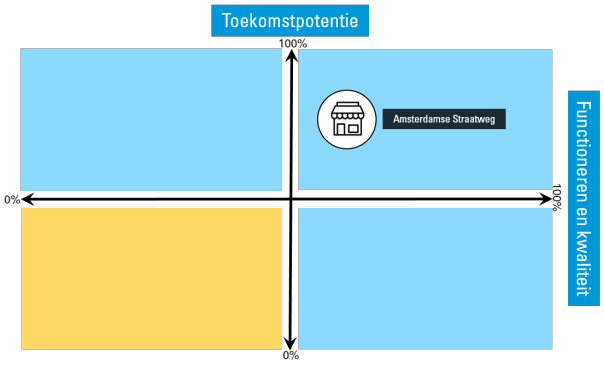
Kwaliteit: 41%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 65%



Totaalscore: 59%



Visie gemeente	• Verbeteren van de leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit in een integrale aanpak • Versterken van de foodsector en horeca op kansrijke locaties, met name in ASW-midden en -zuid • Daar waar economisch minder kansen liggen, wordt ingezet op functiewijziging (vooral naar wonen)
Maatregelen en acties	• Toewerken naar uniforme reclame-aanduiding aan gevels en waar gewenst in vlagaanduiding • Beheer en onderhoud openbare ruimte naar hoger niveau, waaronder onkruid en afval • Faciliteren initiatieven in leegstaande panden in deelgebied 'midden': schakelen panden en verkleuren naar niet-winkelfuncties (wonen en maatschappelijk)

Balijelaan - Rijnlaan

Locatie en impressie

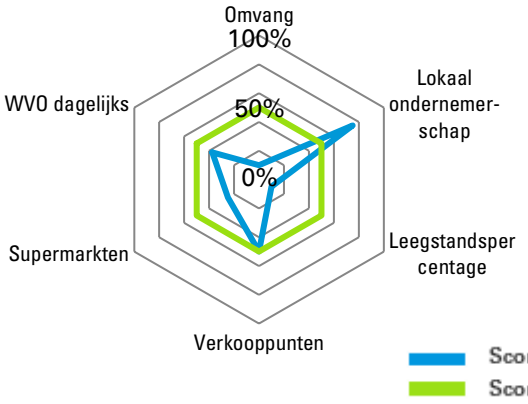




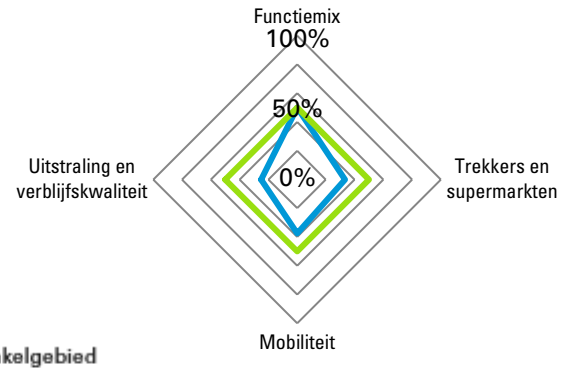
Type winkellocatie	Wijkcentrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 1.625, Niet-dagelijks: 920
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 10, Niet-dagelijks: 6, Horeca: 10, Dienstverlening: 13
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	26,5% / 30,4%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 210, Totaal: 480

Economische effectrapportage

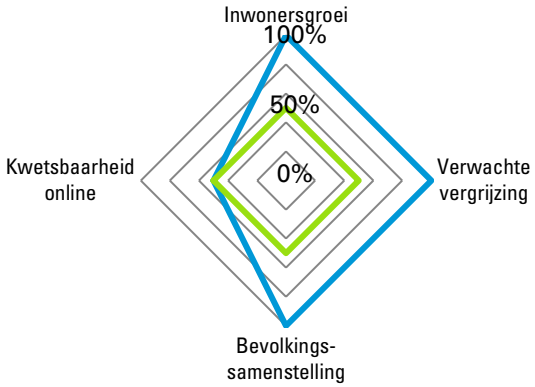
Huidig functioneren: 32%



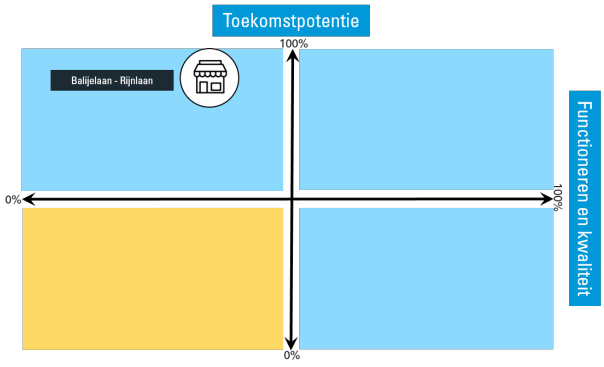
Kwaliteit: 34%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 90%



Totaalscore: 56%



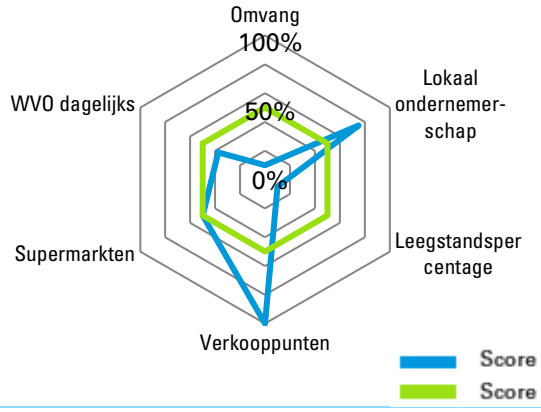
Visie gemeente	• Leegstand neemt toe waardoor er meer menging met maatschappelijke dienstverlening en horeca optreedt • Hoge parkeerdruk is een aandachtspunt
Maatregelen en acties	• Faciliteren initiatieven in leegstaande panden: schakelen en verkleuren naar niet-winkelfuncties (wonen) • Scherp blijven op voet- en fietsbereikbaarheid vanwege beperkte auto-parkeermogelijkheden • Basis op orde: voldoende fietsstalling, sterk beheer en hoge kwaliteit openbare ruimte • Inzet op wijkeconomie en (informele) werkplekken

Biltstraat

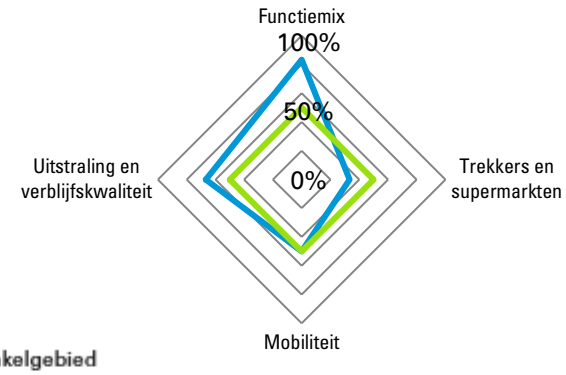
Locatie en impressie	 
Type winkellocatie	Wijkcentrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 1.695, Niet-dagelijks: 985
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 11, Niet-dagelijks: 11, Horeca: 26, Dienstverlening: 11
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	26,4% / 18,5%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 285, Totaal: 715

Economische effectrapportage

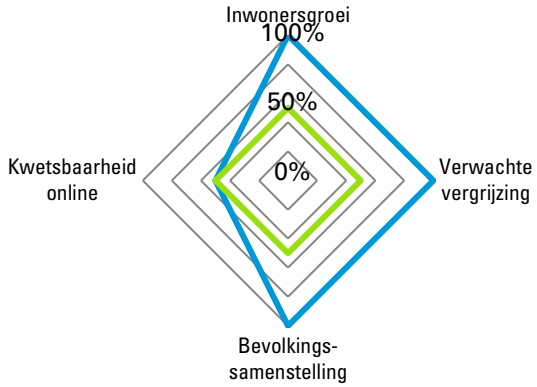
Huidig functioneren: 43%



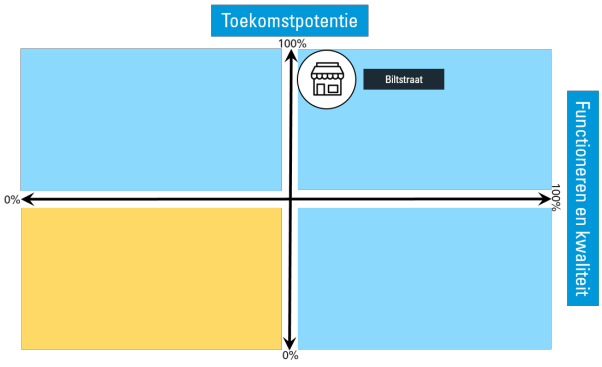
Kwaliteit: 59%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 90%



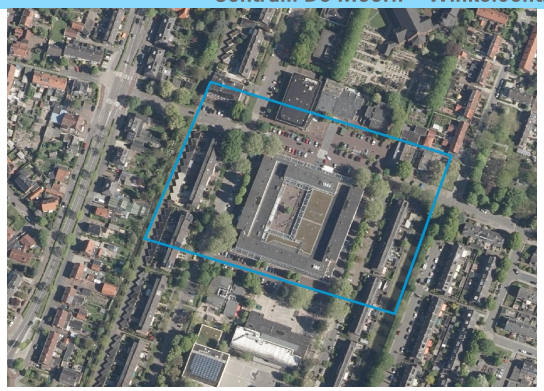
Totaalscore: 67%



Visie gemeente	• Stedelijke radiaal met duidelijk gemengd karakter met een combinatie van winkels, horeca en dienstverlening. • Behouden van de huidige dagelijkse verzorgingsstructuur. Voor de Biltstraat betekent dit aandacht voor behoud van de supermarkt met omliggend (dagelijks) aanbod
Maatregelen en acties	• Inzet op betere aanpak fietsparkeren: meer stalling en betere positionering • Bij structurele leegstand verkleuren naar wonen faciliteren • Kwalitatief versterken waar nodig (functiemix, maatvoering panden)

Centrum De Meern – Winkelcentrum Mereveldplein

Locatie en impressie

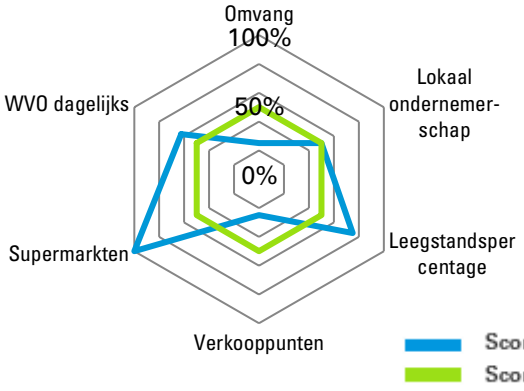




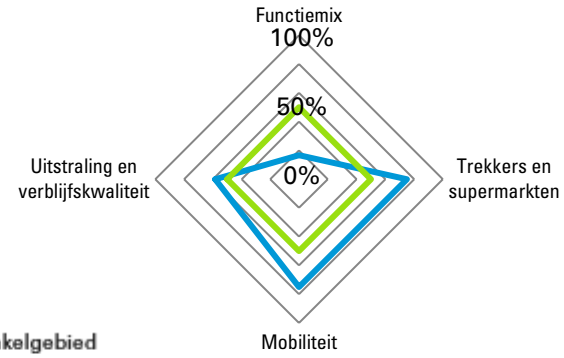
Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 2.765, Niet-dagelijks: 1.015
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 8, Niet-dagelijks: 7, Horeca: 1, Dienstverlening: 3
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	5,1% / 11,8%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 310, Totaal: 350

Economische effectrapportage

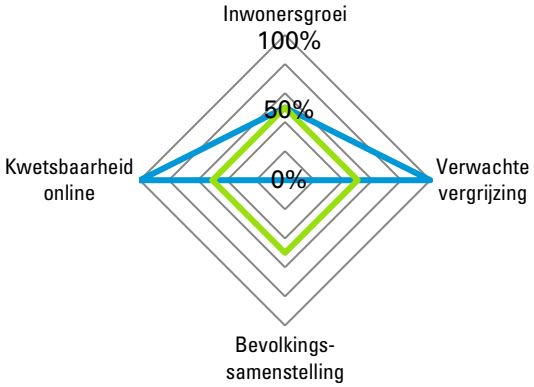
Huidig functioneren: 57%



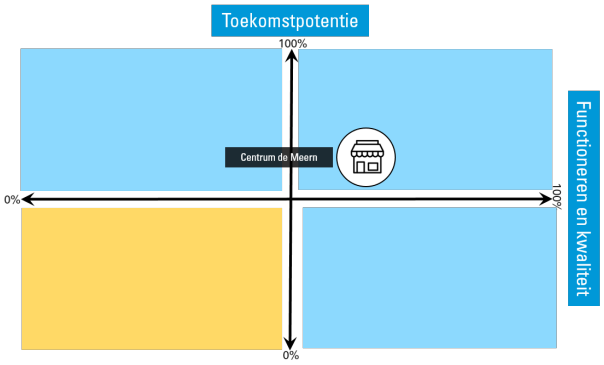
Kwaliteit: 60%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 60%



Totaalscore: 58%



Visie gemeente	• De kwaliteiten schoon, heel, veilig en attractief op orde houden.
Maatregelen en acties	• Functioneel supermarktcentrum waarbij de ontmoetingsfunctie versterkt kan worden door inzet op meer functiemix (bijvoorbeeld door toevoeging horeca) • Op termijn upgrade vastgoed: doet momenteel enigszins gedateerd, gesloten en 'blokkerig' aan • Basiskwaliteit (schoon, heel, veilig) goed: vinger aan de pols houden

Centrum Utrecht

Locatie en impressie

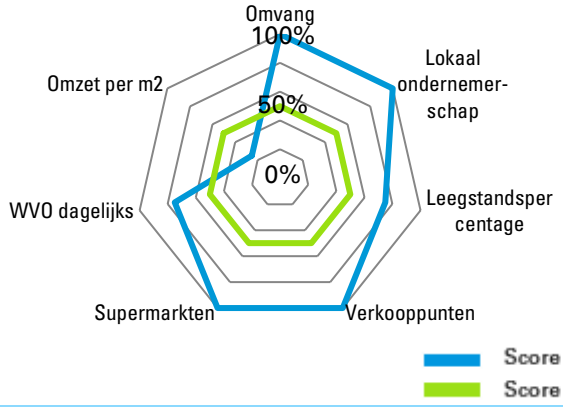




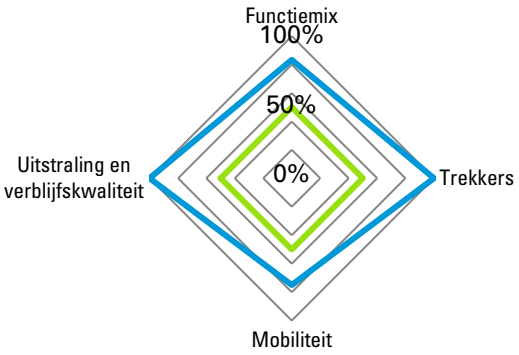
Type winkellocatie	Binnenstad
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 14.445. Niet-dagelijks: 106.535
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 114, Niet-dagelijks: 548, Horeca: 442, Dienstverlening: 174
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	7,2% / 8,6%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 5.115, Totaal: 22.160

Economische effectrapportage

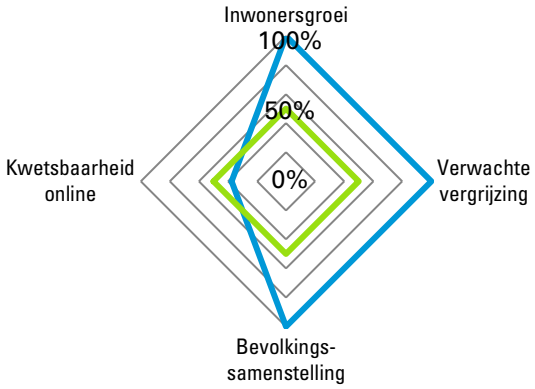
Huidig functioneren: 85%



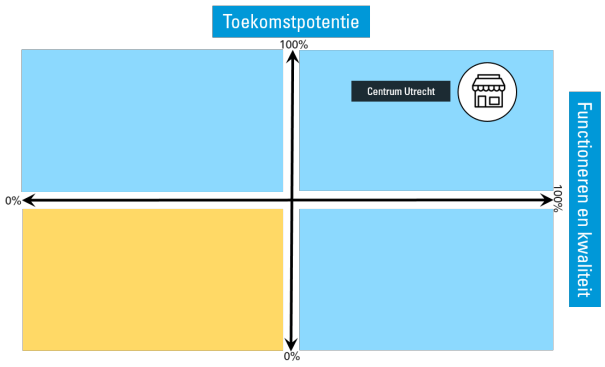
Kwaliteit: 84%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 88%



Totaalscore: 86%



Visie gemeente	• Visitekaartje van de stad: een historische binnenstad met een aantrekkelijk en divers winkelaanbod en overige voorzieningen (horeca, cultuur, leisure, evenementen) en een goede markt- en concurrentiepositie. • Naast de koopfunctie aandacht voor vergroten van de verbijfskwaliteit, beleving, multifunctionaliteit en imago.
Maatregelen en acties	• Scherp blijven op kwalitatieve functiemix: aanbod winkels, horeca, cultuur, et cetera in balans en geconcentreerd op de juiste plekken. • Auto- en fietsbereikbaarheid naar topniveau: doorstroom auto's naar parkeergarages (mogelijk op termijn ook buiten stedelijke ring), meer fietsenstallingen in of nabij centrum en soepele routes naar fietsstallingen. • Blijven investeren in vernieuwing: nieuwe concepten, technieken, winkelbeleving en unieke evenementen

Centrum Vleuten

Locatie en impressie

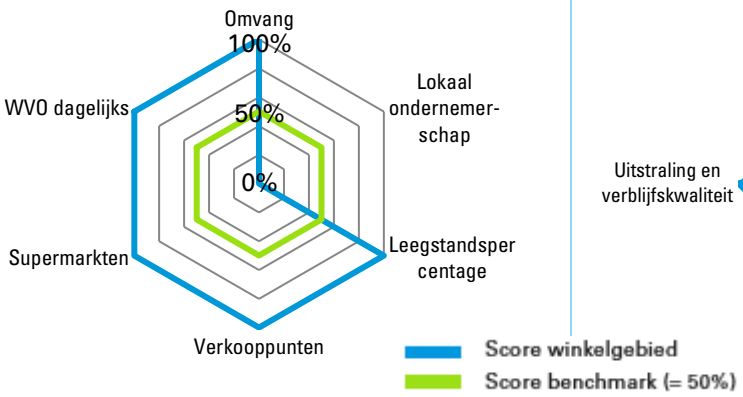




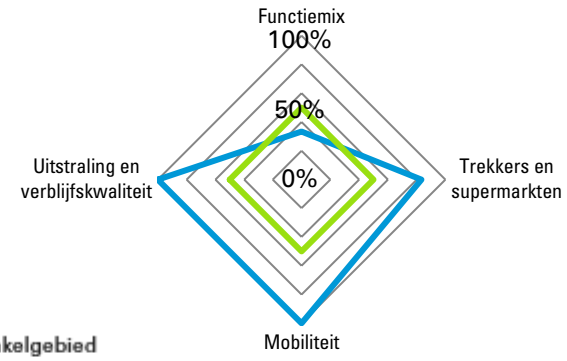
Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 4.250, Niet-dagelijks: 5.135
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 11, Niet-dagelijks: 25, Horeca: 7, Dienstverlening: 8
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	0% / 0%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 500, Totaal: 920

Economische effectrapportage

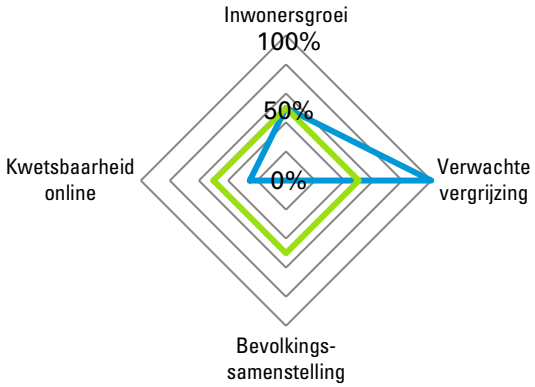
Huidig functioneren: 86%



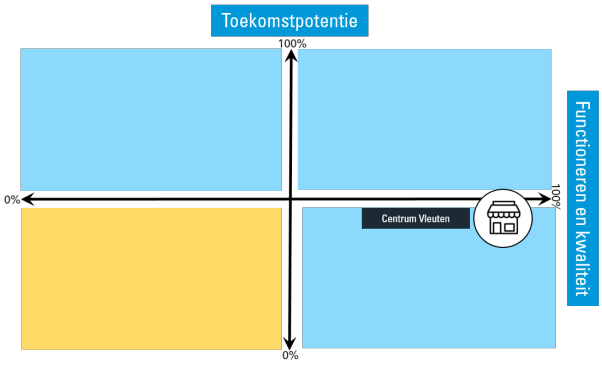
Kwaliteit: 84%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 45%



Totaalscore: 72%



Visie gemeente	• Centrum als centrale plek in de wijk, met compleet winkelaanbod, voldoende horeca, een bibliotheek en overige voorzieningen
Maatregelen en acties	• Inzet op Vleutens ondernemerschap en lokale (winkel)bedrijven voor versterking uniciteit en diversiteit en aanbod • Functiemix versterken door functies met fun-factor, bv. bowling, biljart/pool, amusement, fitness • Scherp acteren bij mogelijk ontstaan leegstand: veel filiaalbedrijven en in potentie kwetsbare branches

De Boventuinen

Locatie en impressie

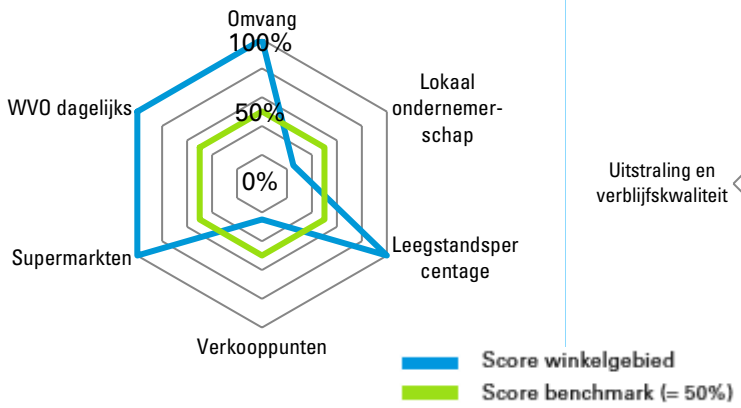




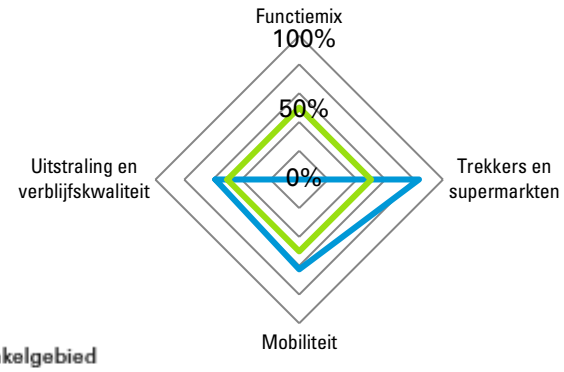
Type winkellocatie	Buurtcentrum
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 1.805, Niet-dagelijks: 35
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 5, Niet-dagelijks: 1, Horeca: 0, Dienstverlening: 1
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	0% / 0%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 155, Totaal: 175

Economische effectrapportage

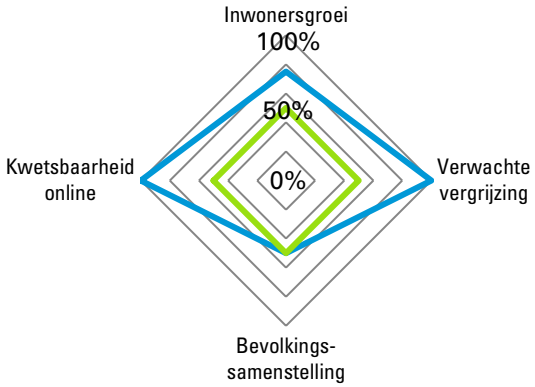
Huidig functioneren: 79%



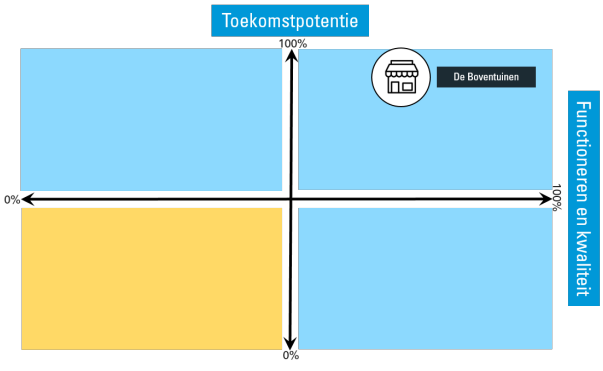
Kwaliteit: 57%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 80%



Totaalscore: 72%



Visie gemeente	• Een buurtwinkelcentrum met voornamelijk dagelijks aanbod bestaande uit o.a. Jumbo, Kruidvat, bakker en groentewinkel
Maatregelen en acties	• Bij ontstaan leegstand kansen voor functiemix zoals horeca: huidig aanbod bestaat enkel uit winkels • Basis op orde houden: openbare ruimte, beheer en onderhoud, kwaliteit vastgoed, parkeren, et cetera • Inzet op behoud huidig aanbod met supermarkt

De Gaard

Locatie en impressie

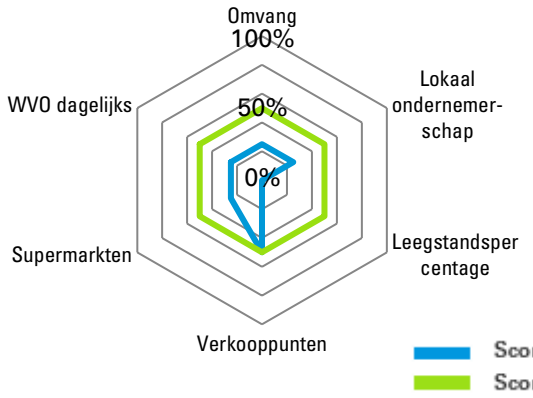




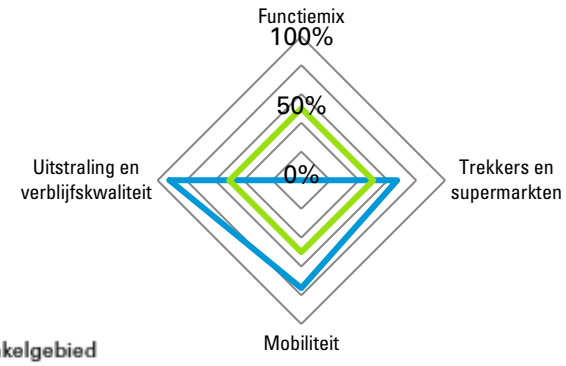
Type winkellocatie	Wijkcentrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 1.760, Niet-dagelijks: 230
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 8, Niet-dagelijks: 4, Horeca: 1, Dienstverlening: 3
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	7,8% / 14,3%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 225, Totaal: 270

Economische effectrapportage*
(* Wordt momenteel verbouwd, scores op basis van huidig aanbod)

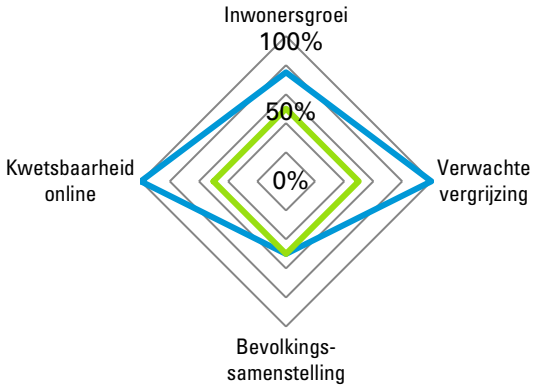
Huidig functioneren: 25%



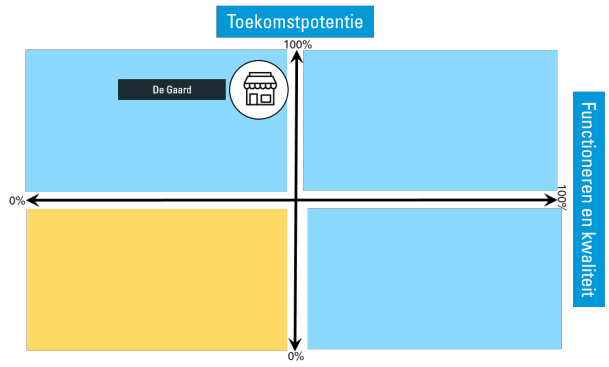
Kwaliteit: 66%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 80%

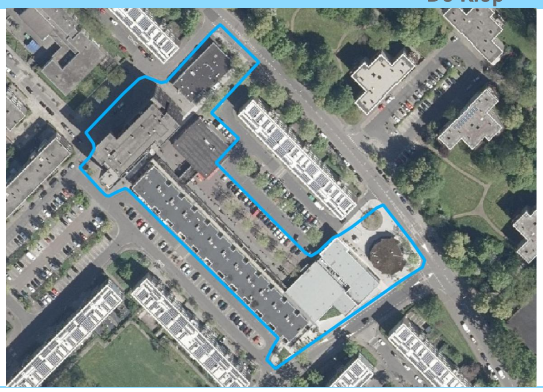


Totaalscore: 57%



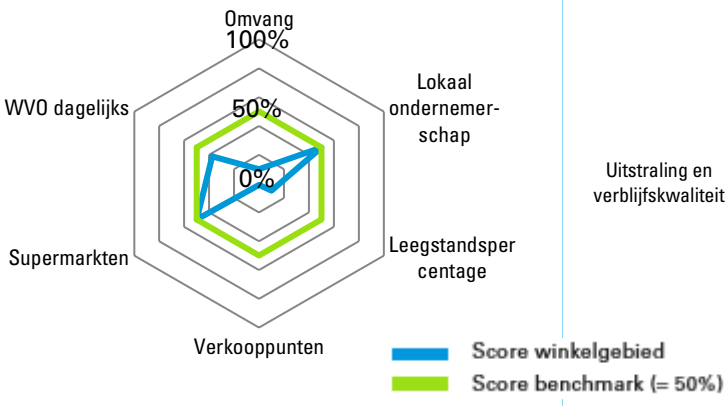
Visie gemeente	• Een goed functionerend winkelcentrum gericht op boodschappen en frequent benodigde artikelen. • Wordt momenteel herontwikkeld vanwege een te kleine omvang voor de verzorgende functie in de wijk.
Maatregelen en acties	• Wordt momenteel verbouwd: inzet op alle meters ingevuld krijgen inclusief sterk dagelijks aanbod • Potentie ontmoetingsfunctie 'hart van de wijk' aanwezig, dit versterken door o.a. kwalitatief horeca-aanbod • Benutten kansen marketing bij opening winkelcentrum om positie in wijk te verstevigen

De Klop

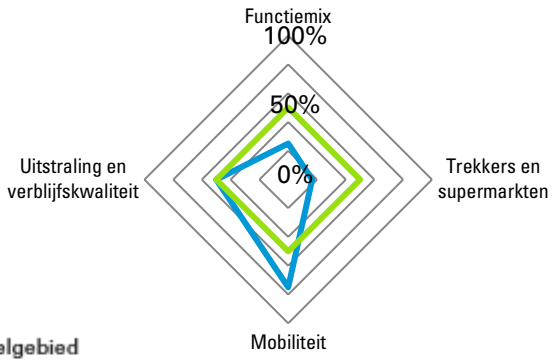
Locatie en impressie	 
Type winkellocatie	Wijkcentrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 1.825, Niet-dagelijks: 85
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 8, Niet-dagelijks: 1, Horeca: 4, Dienstverlening: 5
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	18,1% / 30,8%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 35, Totaal: 85

Economische effectrapportage

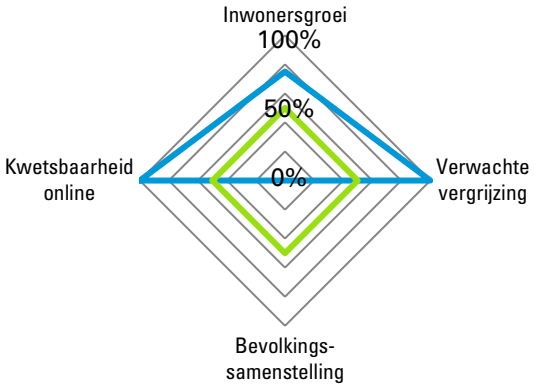
Huidig functioneren: 25%



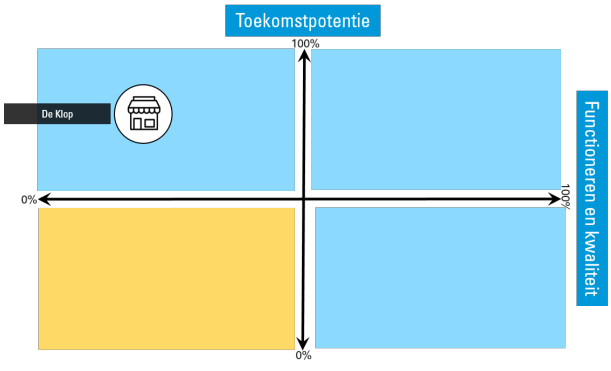
Kwaliteit: 47%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 70%



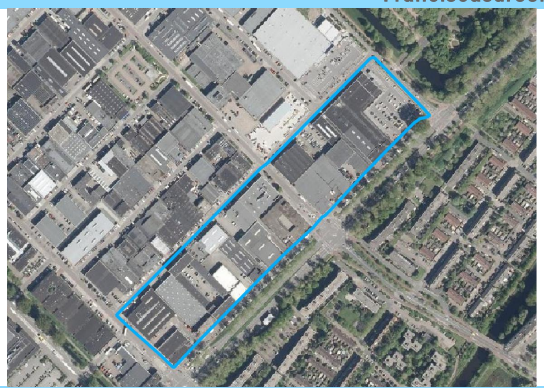
Totaalscore: 45%



Visie gemeente	• De Klop staat economisch onder druk, waarbij de winkelfunctie afneemt. Behoud van Lidl is van essentieel belang voor levensvatbaarheid van De Klop
Maatregelen en acties	• Initiatieven leegstaande units faciliteren: verkleuren naar niet-winkelfuncties (horeca, maatschappelijk, voorzieningen), schakelen units • Blijf scherp op de uitstraling en onderhoud van het winkel-en woonvastgoed • Openbare ruimte kwalitatief op orde, niveau in stand houden

Franciscusdreef

Locatie en impressie

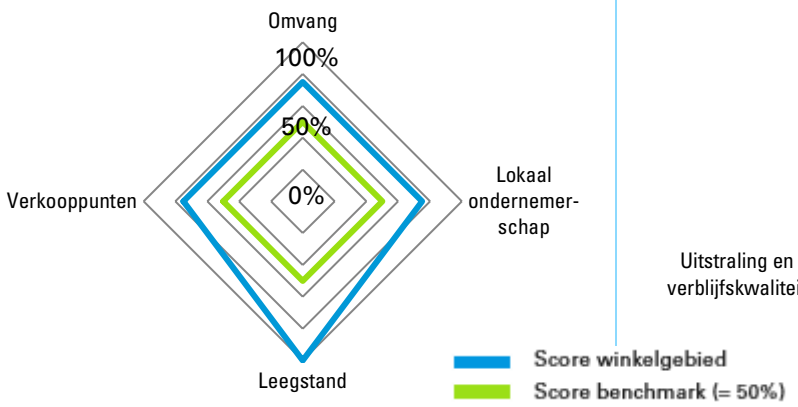




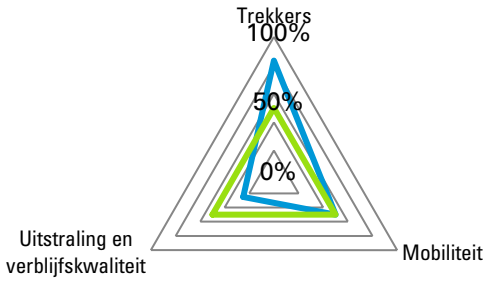
Type winkellocatie	Buurtcentrum* (* Locatus-indeling)
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 1.520, Niet-dagelijks: 9.800
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 2, Niet-dagelijks: 9, Horeca: 0, Dienstverlening: 2
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	0%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 130, Totaal: 245

Economische effectrapportage**
(** Op basis van bureau-expertise getoetst)

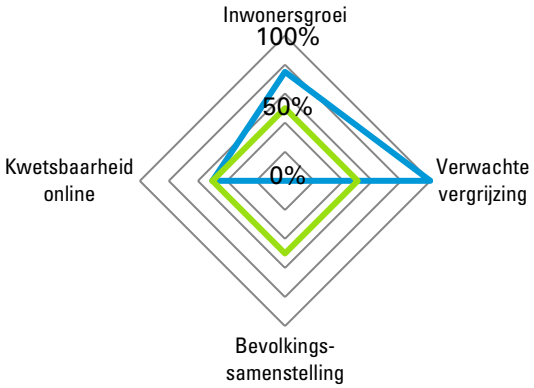
Huidig functioneren: 81%



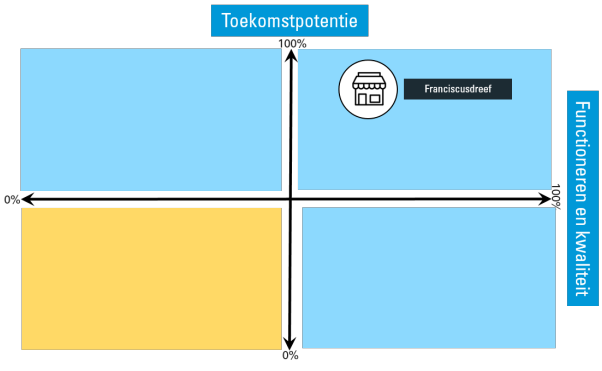
Kwaliteit: 44%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 70%

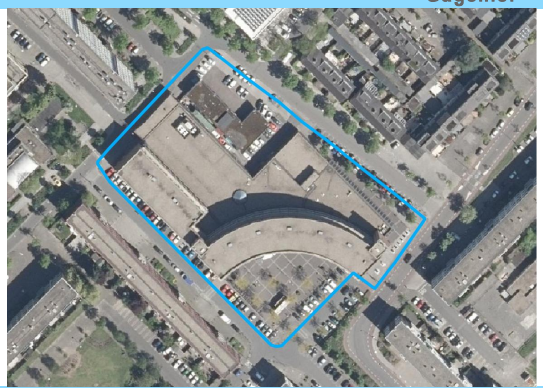


Totaalscore: 66%



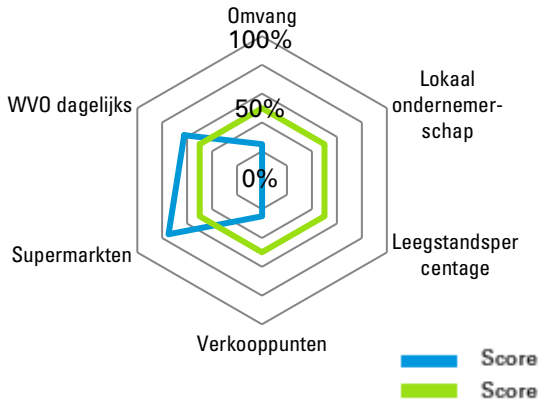
Visie gemeente	• De kwaliteiten schoon, heel, veilig en attractief op orde houden.
Maatregelen en acties	• Versterken eenheid in gebied vastgoed, gevelbeeld en openbare ruimte • Fiets- en voetbereikbereikbaarheid en –toegankelijkheid versterken • Basis op orde houden: openbare ruimte, beheer en onderhoud, kwaliteit vastgoed, parkeren, et cetera

Gagelhof

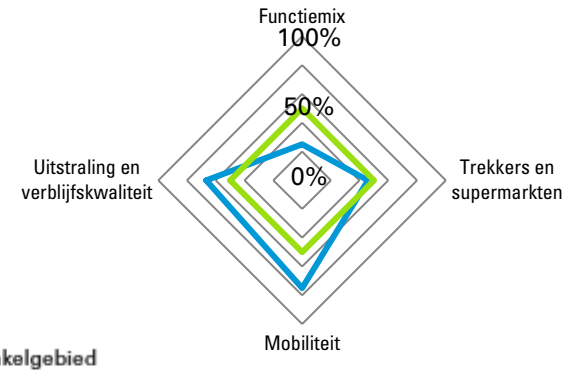
Locatie en impressie	 
Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum klein* (=Locatus-indeling)
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 1.855, Niet-dagelijks: 225
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 6, Niet-dagelijks: 2, Horeca: 1, Dienstverlening: 2
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	15,5% / 20%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 135, Totaal: 175

Economische effectrapportage**
(** Vergeleken met 'Wijkcentrum klein')

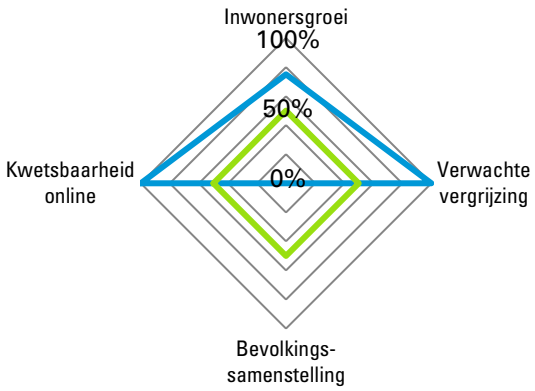
Huidig functioneren: 36%



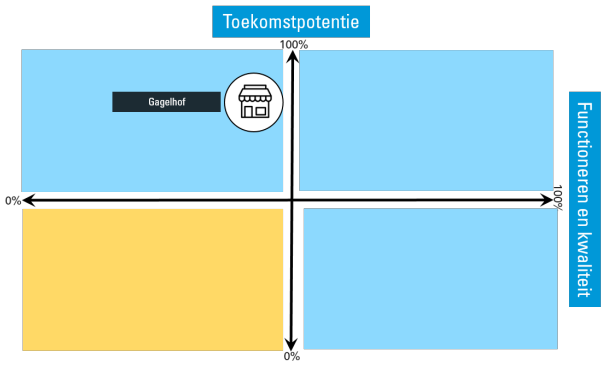
Kwaliteit: 59%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 70%



Totaalscore: 61%



Visie gemeente	• Winkelcentrum met Dirk van den Broek als belangrijkste trekker • De kwaliteiten schoon, heel, veilig en attractief op orde houden
Maatregelen en acties	• Meer inzet op ontmoetingsfunctie door toevoegen horeca • Basis op orde houden: openbare ruimte, beheer en onderhoud, kwaliteit vastgoed, parkeren, et cetera.

Groenewegterrein – Winkelcentrum Groeneweg

Locatie en impressie

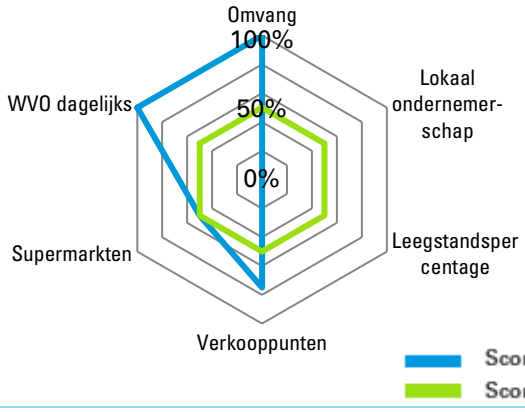




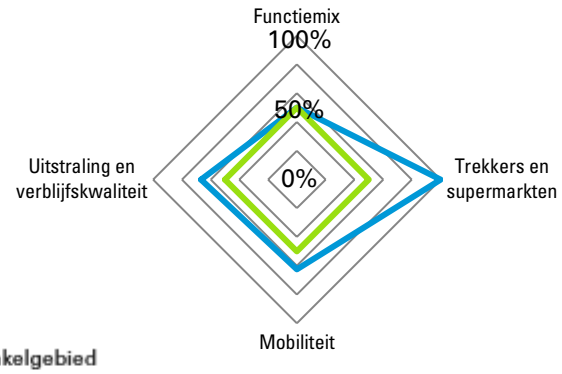
Type winkellocatie	Wijkcentrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 2.785, Niet-dagelijks: 1.850
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 6, Niet-dagelijks: 11, Horeca: 10, Dienstverlening: 8
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	16,7% / 29,2%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 165, Totaal: 445

Economische effectrapportage

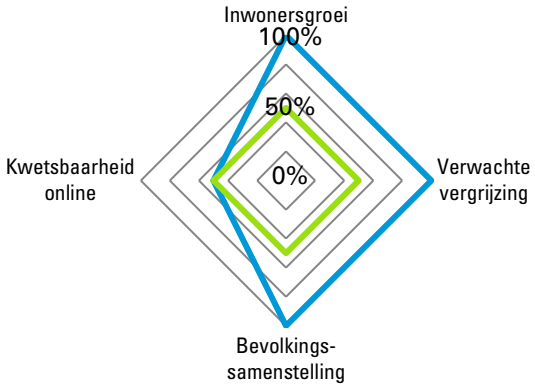
Huidig functioneren: 61%



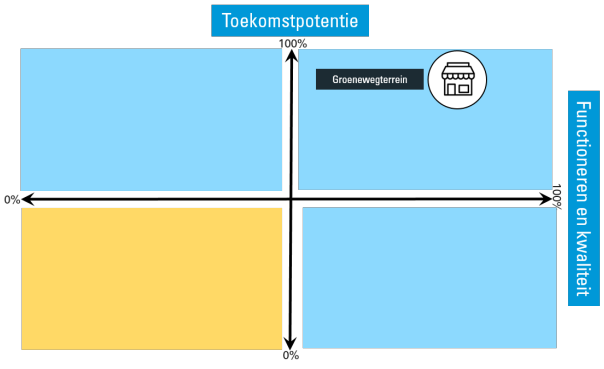
Kwaliteit: 69%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 90%



Totaalscore: 73%



Visie gemeente	• Modern centrum voor de wijk Lombok met twee grote supermarkten. De aanwezigheid van supermarkten en de aanwezige (gratis) parkeergelegenheid maakt Groeneweg geschikt voor wekelijkse boodschappen.
Maatregelen en acties	• Laan van Nieuw-Guinea op termijn verkleuren naar woonstraat, faciliteren verkleuren leegstaande units • Hoge kwaliteit openbare ruimte en vastgoed in stand houden • Ontmoetingsfunctie winkelcentrum Groeneweg versterken door toevoeging daghoreca (koffiebar/lunchroom) en verblijf verlengende objecten (zoals bankjes)

Händelstraat

Locatie en impressie

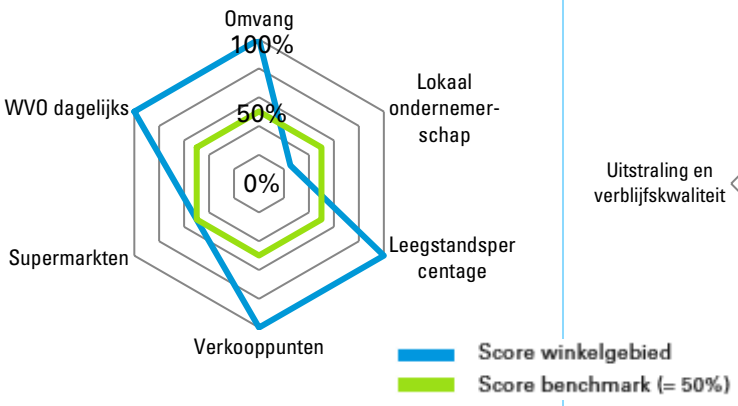




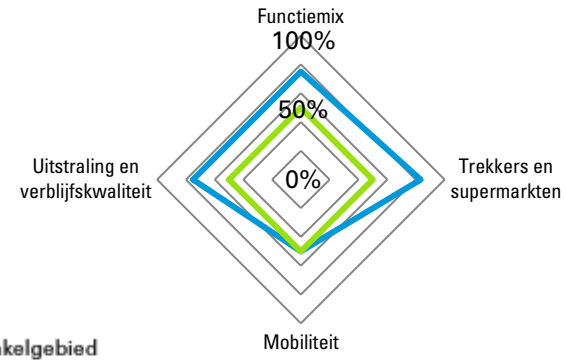
Type winkellocatie	Buurtcentrum
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 1.555, Niet-dagelijks: 245
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 7, Niet-dagelijks: 3, Horeca: 4, Dienstverlening: 1
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	0% / 0%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 185, Totaal: 355

Economische effectrapportage

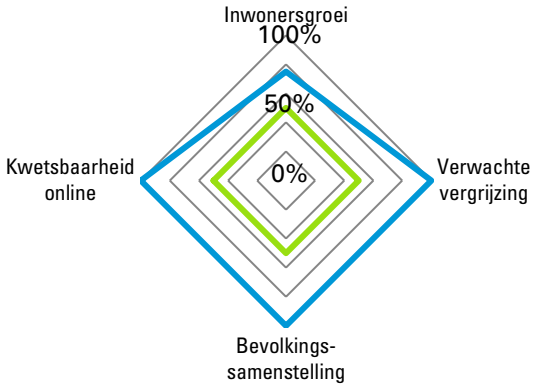
Huidig functioneren: 82%



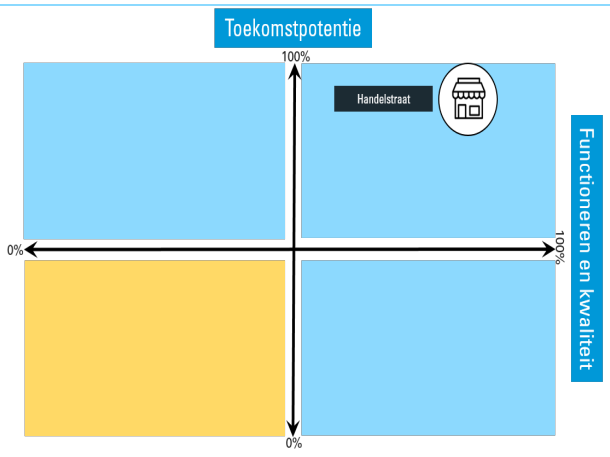
Kwaliteit: 70%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 90%



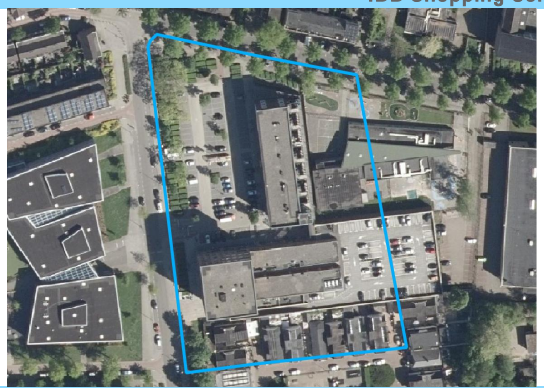
Totaalscore: 81%



Visie gemeente	• Een bescheiden buurtcentrum welke vooral een functie vervult voor de inwoners uit Oog en Al.
Maatregelen en acties	• Ontmoetingsfunctie versterken verblijf verlengende objecten (zoals bankjes) • Basis op hoog niveau houden: openbare ruimte, beheer en onderhoud, kwaliteit vastgoed, parkeren, et cetera.

IBB Shopping Center

Locatie en impressie

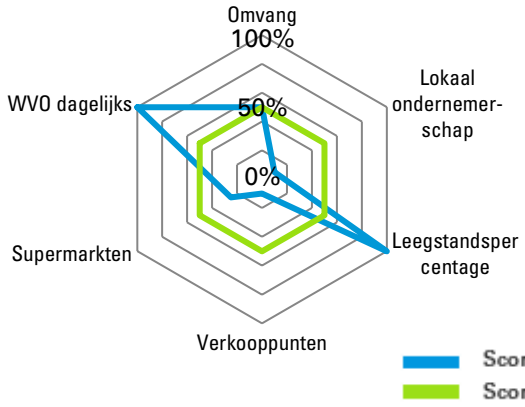




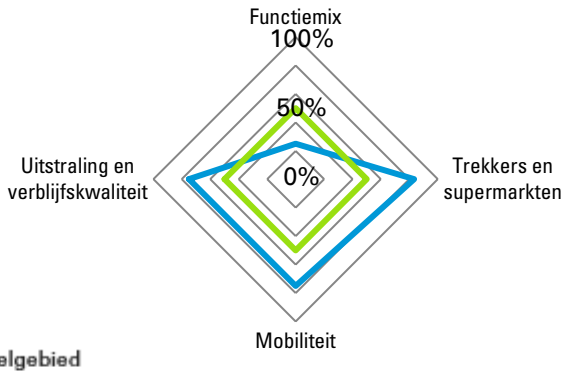
Type winkellocatie	Wijkcentrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 2.790, Niet-dagelijks: 230
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 7, Niet-dagelijks: 2, Horeca: 3, Dienstverlening: 2
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	0%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 145, Totaal: 170

Economische effectrapportage

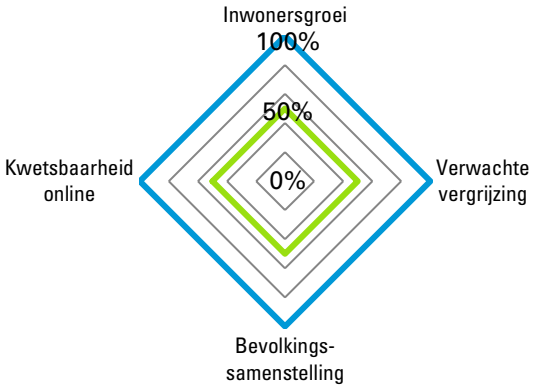
Huidig functioneren: 54%



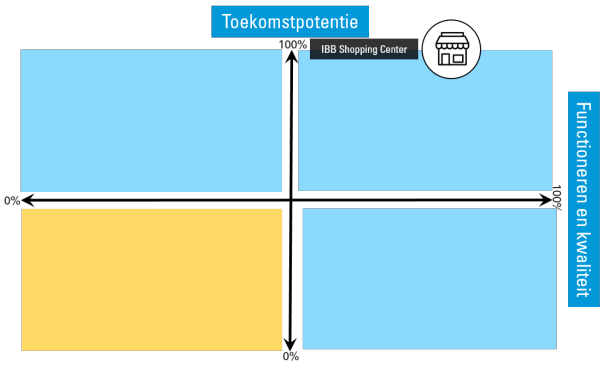
Kwaliteit: 70%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 100%



Totaalscore: 75%



Visie opgave	• De kwaliteiten schoon, heel, veilig, en attractief op orde houden
Maatregelen en acties	• Basis op hoog niveau houden: openbare ruimte, beheer en onderhoud, kwaliteit vastgoed, parkeren, et cetera. • Versterken functiemix en ontmoetingsfunctie door toevoegen horeca bij langdurige leegstand • Inzet op meer diversiteit in winkelaanbod met aantrekken zelfstandigen

Leidsche Rijn centrum

Locatie en impressie

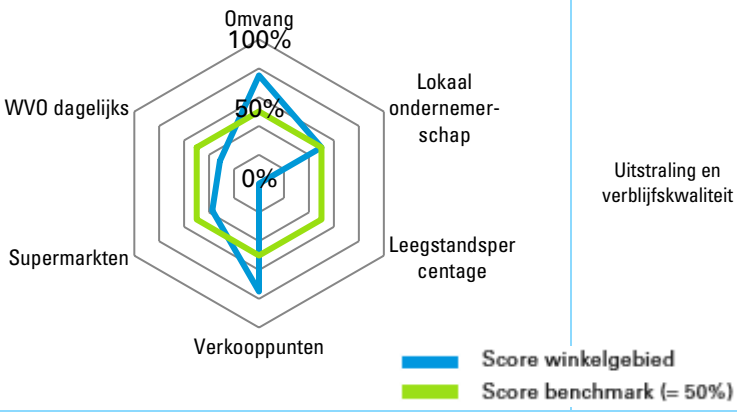




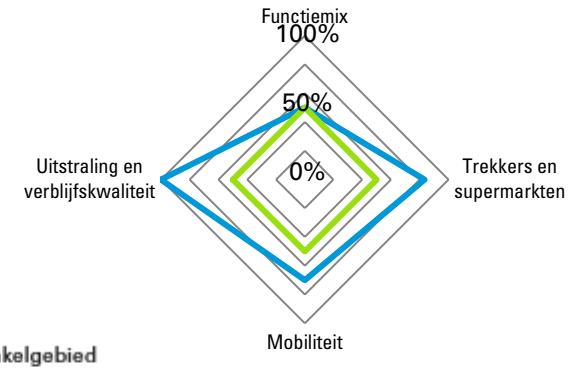
Type winkellocatie	Stadsdeelcentrum
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 4.510, Niet-dagelijks: 13.915
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 12, Niet-dagelijks: 45, Horeca: 21, Dienstverlening: 12
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	17,8% / 29,6%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 25, Totaal: 205*

Economische effectrapportage

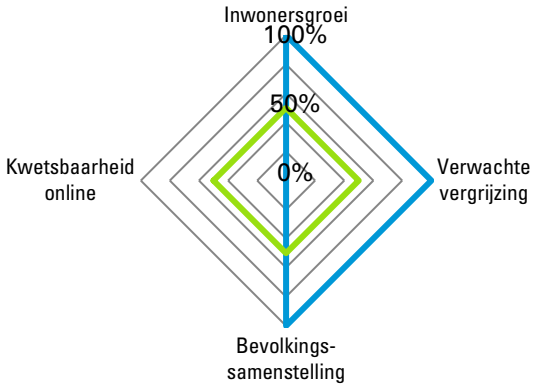
Huidig functioneren: 43%



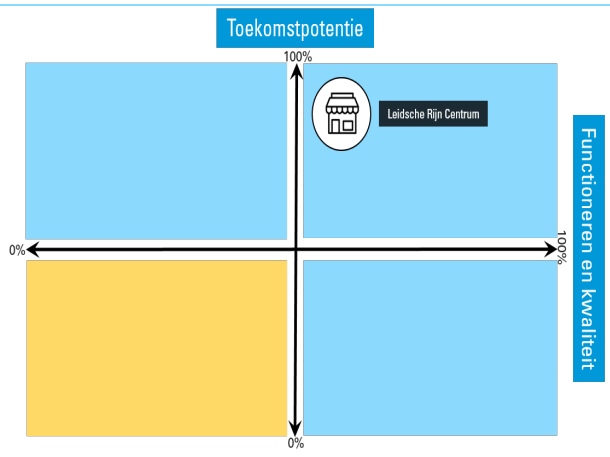
Kwaliteit: 84%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 80%



Totaalscore: 69%



Visie gemeente	• Een levendig centrum waar alles te vinden is wat een stadscentrum aantrekkelijk maakt, inclusief veel cultuur, horeca en winkels
Maatregelen en acties	• Blijven inzetten op mix in winkelaanbod met afwisseling filiaalbedrijven en lokale ondernemers • Voorop in innovatie: nieuwe concepten, technieken, winkelbeleving en unieke evenementen • Inzet op aanvullende 'fun'-functies, bv. bowlen, biljart/pool, fitness, amusement, galerie/kunst, et cetera • Vinger aan de pols hoge kwaliteit basisvoorwaarden in opstartjaren: openbare ruimte, beheer en onderhoud, parkeren, veiligheid, et cetera.

*Cijfers 2018

Lombok

Locatie en impressie

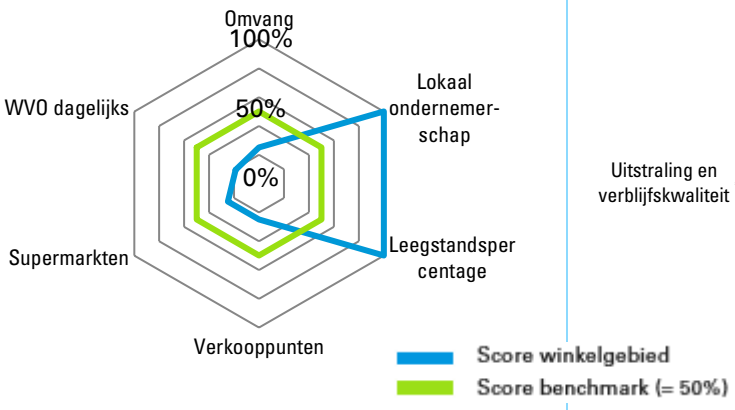




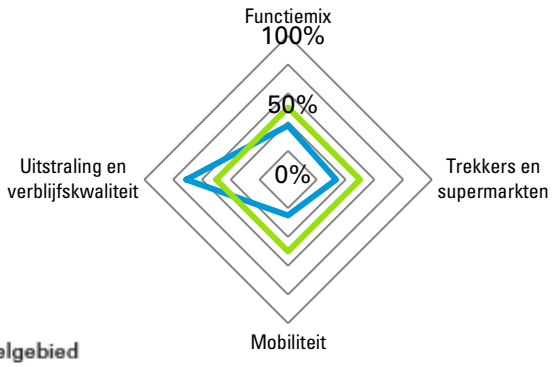
Type winkellocatie	Binnenstedelijke winkelstraat
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 3.375., Niet-dagelijks: 2.510
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 37, Niet-dagelijks: 32, Horeca: 26, Dienstverlening: 27
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	5,1% / 8%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 270, Totaal: 870

Economische effectrapportage

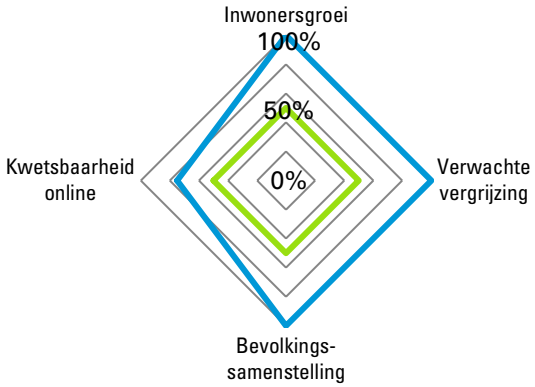
Huidig functioneren: 45%



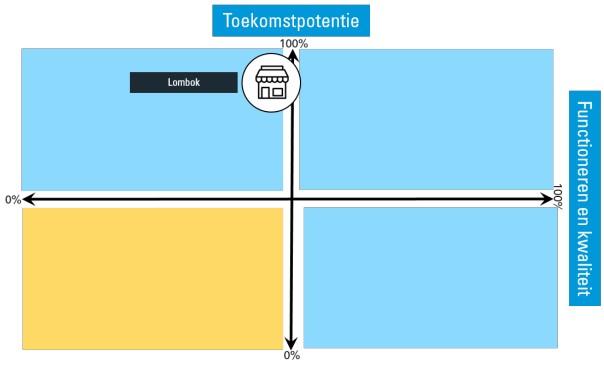
Kwaliteit: 47%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 95%



Totaalscore: 62%



Visie gemeente	• Kanaalstraat/Damstraat positioneren als winkelgebied waar boodschappen doen een unieke ervaring biedt: een breed en diep assortiment aan levensmiddelen, aangevuld met ondersteunend aanbod in non-food, specialiteiten en diensten. Op detailniveau ruimte om aanbodkwaliteit toe te voegen of ontwikkeling te stimuleren op strategische locaties.
Maatregelen en acties	• Zowel auto-, fiets-, als voetbereikbaarheid blijvend punt van aandacht door drukte • Behoud groot aanbod speciaalzaken en daarmee uniek profiel en DNA • Faciliteren initiatieven wijkeconomie en horeca bij structurele leegstand

Lunetten

Locatie en impressie

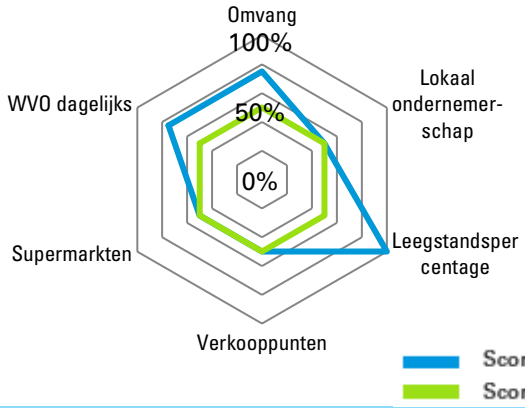




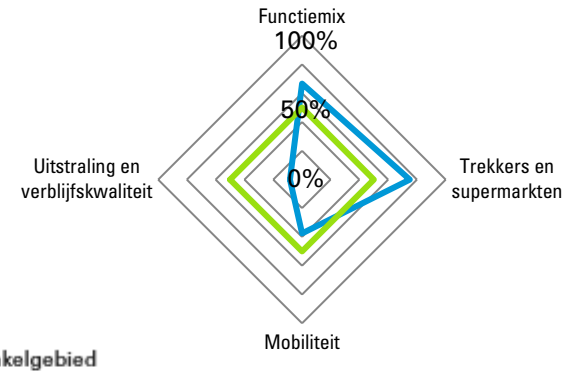
Type winkellocatie	Wijkcentrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks 3.030, Niet-dagelijks: 500
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 9, Niet-dagelijks: 6, Horeca: 8, Dienstverlening: 4
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	1,9% / 6,3%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 115, Totaal: 170

Economische effectrapportage

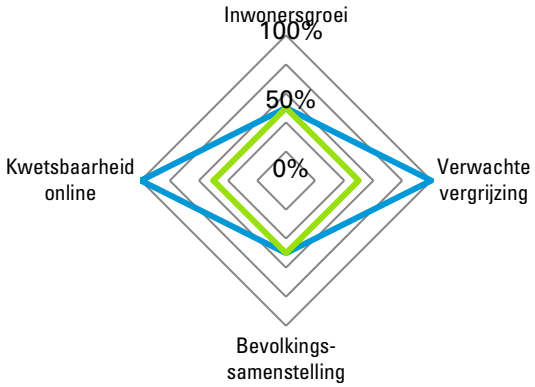
Huidig functioneren: 68%



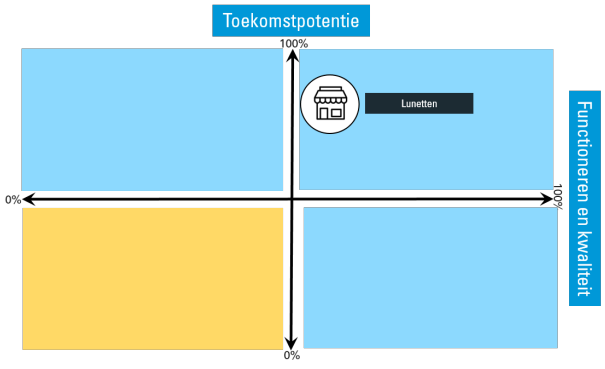
Kwaliteit: 39%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 70%



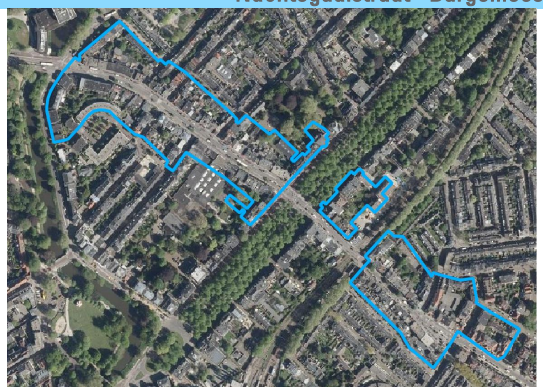
Totaalscore: 59%



Visie gemeente	• Wijkfunctie voor Lunetten behouden, met routing, zichtbaarheid en verblijfsklimaat als aandachtspunten
Maatregelen en acties	• Op termijn kansrijk voor herontwikkeling/upgrade met winkels beter in zicht vanaf aanrijwegen, aanpak gesloten uitstraling, hogere plafonds en betere verbinding tussen parkeerplaatsen en voorzieningen. • Focus op basis op orde: openbare ruimte, beheer en onderhoud, kwaliteit vastgoed, parkeren, et cetera.

Nachtegaalstraat– Burgemeester Reigerstraat

Locatie en impressie

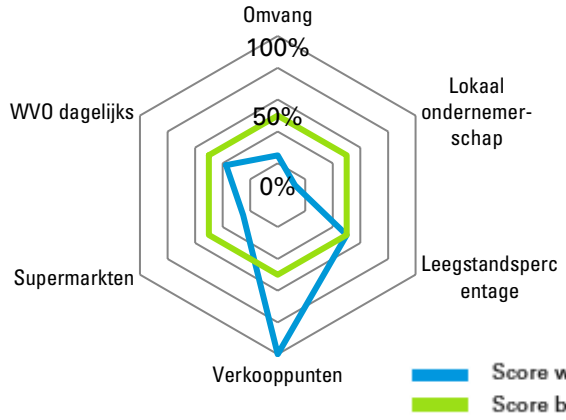




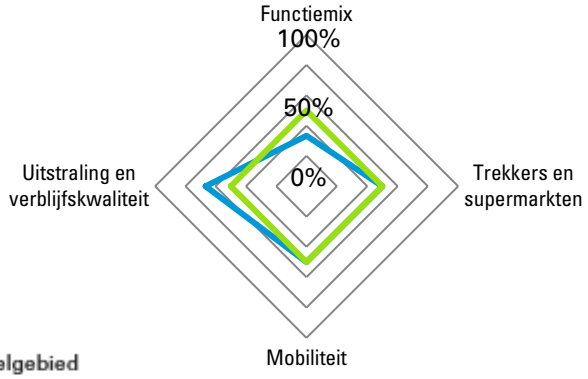
Type winkellocatie	Binnenstedelijke winkelstraat
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 4.155, Niet-dagelijks: 6.265
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 27, Niet-dagelijks: 46, Horeca: 21, Dienstverlening: 21
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	6,5% / 11%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 635, Totaal: 1.445

Economische effectrapportage

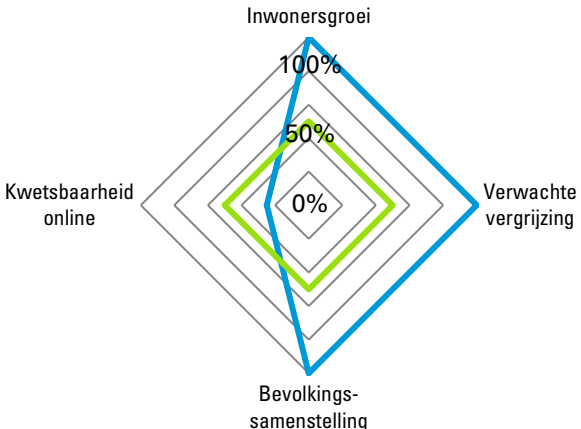
Huidig functioneren: 41%



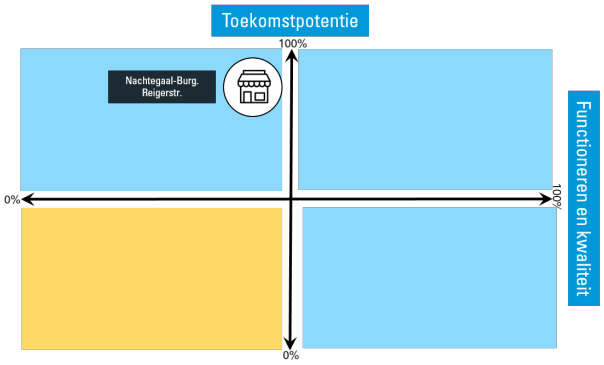
Kwaliteit: 53%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 85%



Totaalscore: 60%



Visie gemeente	• Een belangrijke verbinding tussen Utrecht oost en de Binnenstad met een aantrekkelijke aanbodmix • Behoud van de kwalitatief hoogwaardige centrale winkelfunctie. Dit vraagt om blijvende aandacht voor de juiste randvoorwaarden op het gebied van openbare ruimte, verkeerssituatie en bevoorrading
Maatregelen en acties	• Behoud dagelijks aanbod als dragers van winkelstraat • Verkleuren naar niet-winkelfuncties bij structurele leegstand, bovengemiddeld kwetsbaar bij verdere groei online • Aandacht voor auto-, fiets-, en voetbereikbaarheid vanwege drukte

NOVA (Kanaleneiland)

Locatie en impressie

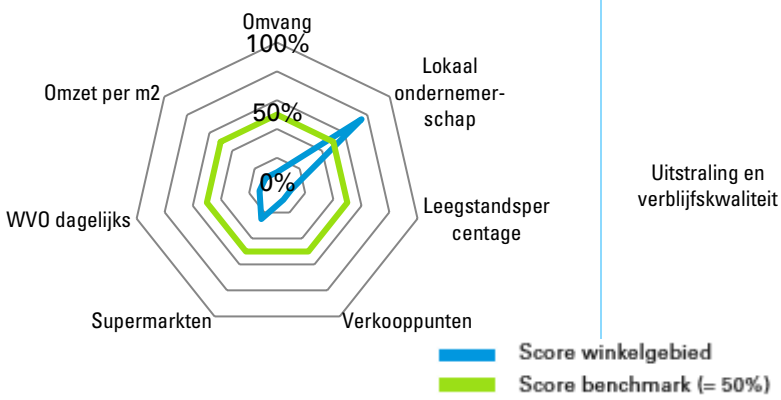




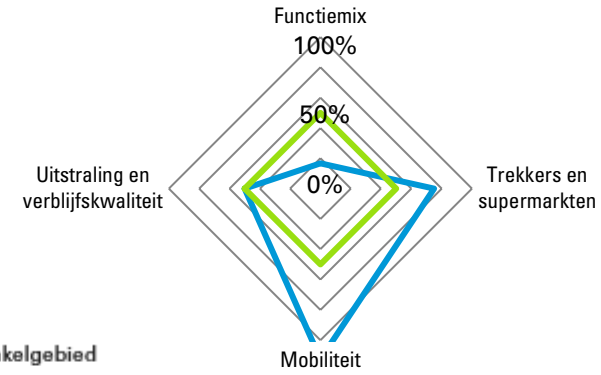
Type winkellocatie	Stadsdeelcentrum
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 4.655, Niet-dagelijks: 6.210
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 15, Niet-dagelijks: 21, Horeca: 8, Dienstverlening: 6
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	24,8% / 41,9%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 430, Totaal: 1.225

Economische effectrapportage

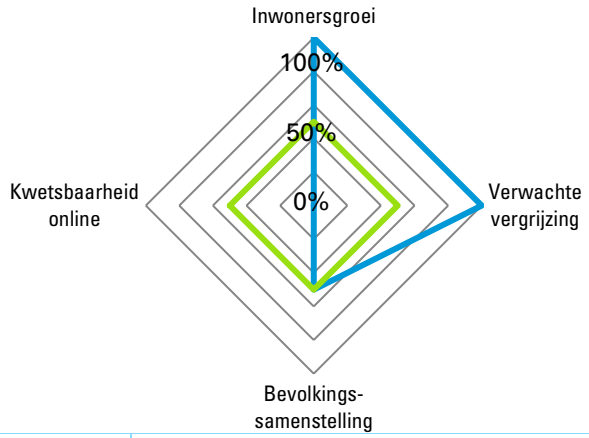
Huidig functioneren: 17%



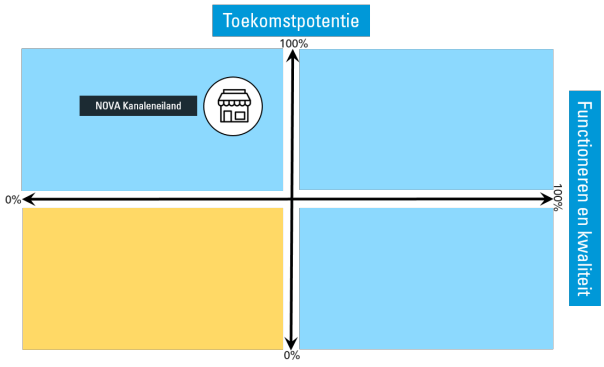
Kwaliteit: 62%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 70%



Totaalscore: 49%



Visie gemeente	• Stadsdeelcentrum met belangrijke verzorgingsfunctie in de wijk Zuidwest en omliggende wijken. • Inzet op kwalitatieve verbetering van het huidige winkelaanbod. Uitbreiding is niet (meer) aan de orde
Maatregelen en acties	• Kwalitatief versterken door inzet op functiemix: winkels, horeca, ontspanning en sport • Aanpak (parkeer)terrein achterzijde winkelcentrum, toegankelijke uitstraling vastgoed (in buitenruimte) • Basis op orde houden: veiligheid, openbare ruimte, beheer en onderhoud, parkeren, et cetera

Overkapel

Locatie en impressie

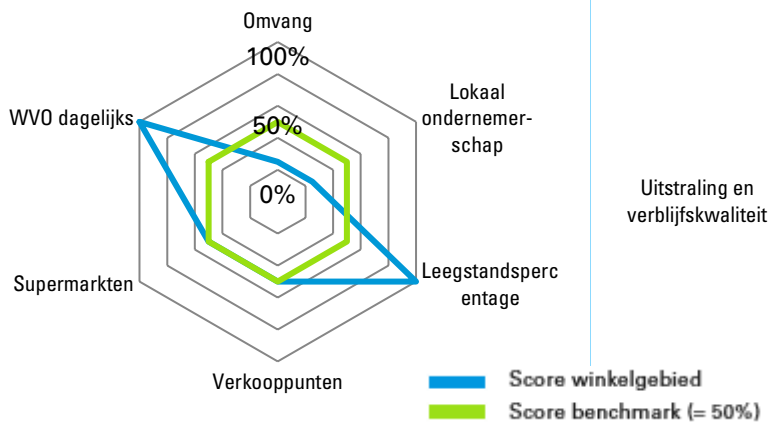




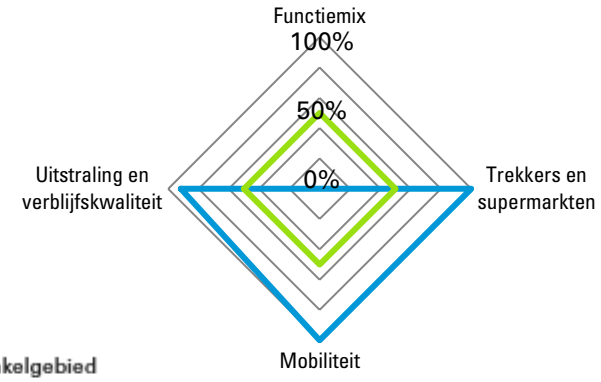
Type winkellocatie	Wijkcentrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 2.640, Niet-dagelijks: 320
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 8, Niet-dagelijks: 3, Horeca: 0, Dienstverlening: 2
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	2% / 8,3%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 105, Totaal: 120

Economische effectrapportage

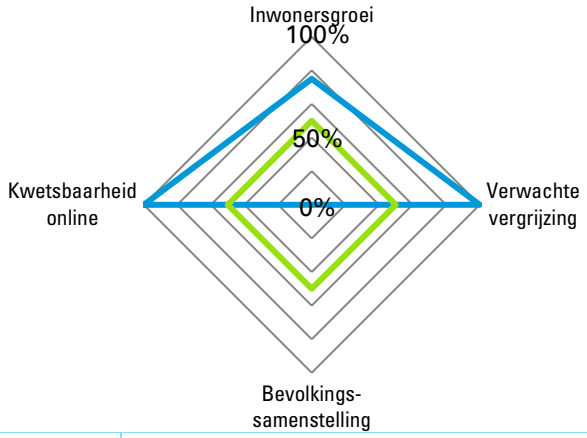
Huidig functioneren: 68%



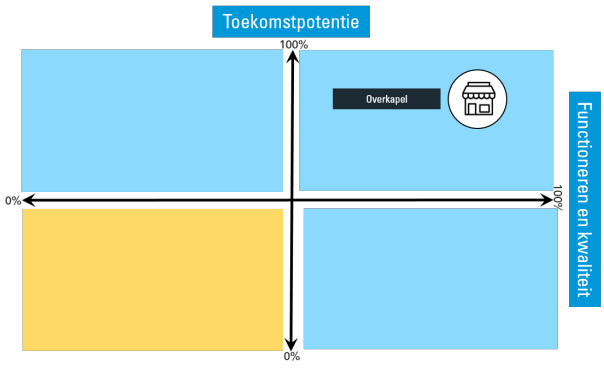
Kwaliteit: 83%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 70%



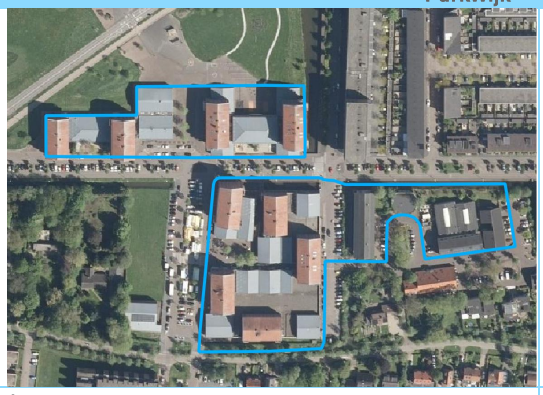
Totaalscore: 74%



Visie gemeente	• Uitbreidingen worden alleen gefaciliteerd in bestaand (supermarkt)aanbod en als deze voor een gezonde winkelstructuur wenselijk en/of noodzakelijk zijn • De kwaliteiten schoon, heel veilig en attractief op orde houden
Maatregelen en acties	• Behoud hoge kwaliteit vastgoed en openbare ruimte • Meer functiemix en diversiteit in aanbod mogelijk, horeca ontbreekt

Parkwijk

Locatie en impressie

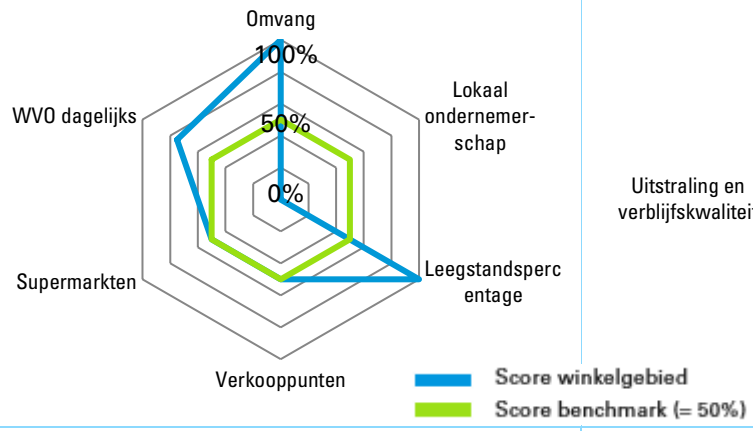




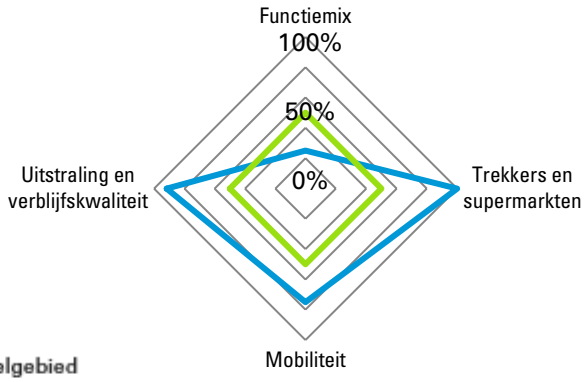
Type winkellocatie	Wijkcentrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 2.720, Niet-dagelijks: 1.470
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 7, Niet-dagelijks: 7, Horeca: 3, Dienstverlening: 2
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	0% / 0%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 235, Totaal: 375

Economische effectrapportage

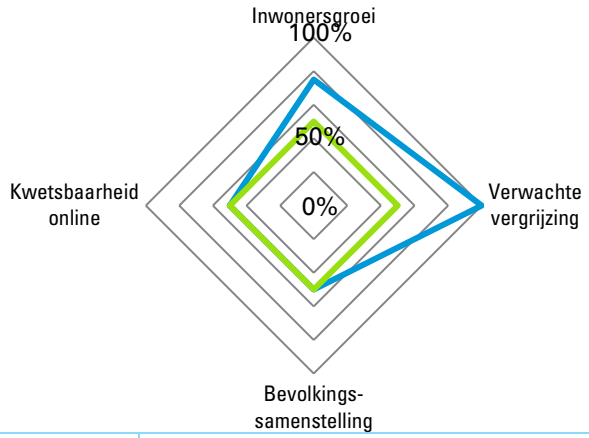
Huidig functioneren: 64%



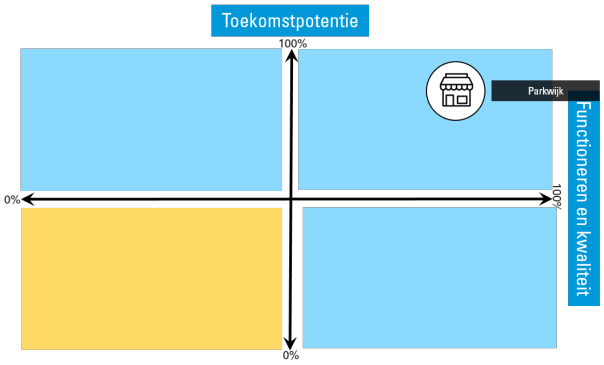
Kwaliteit: 80%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 70%



Totaalscore: 69%



Visie gemeente	• Buurtwinkelcentrum met Jumbo en Lidl als belangrijkste trekkers • De kwaliteiten schoon, heel, veilig en attractief op orde houden
Maatregelen en acties	• Behoud hoge kwaliteit vastgoed en openbare ruimte: speelse opzet, sfeer en plein • Inzet op meer functiemix en diversiteit in aanbod bij ontstaan leegstand

Rokade

Locatie en impressie

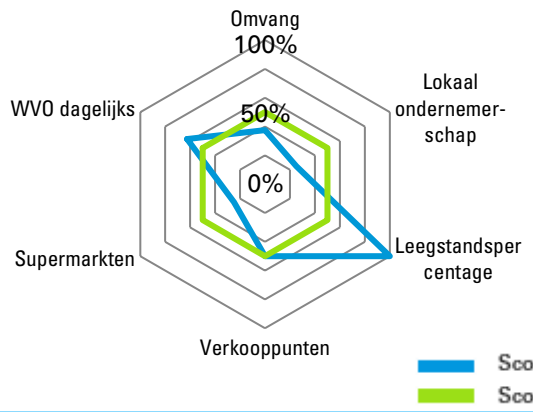




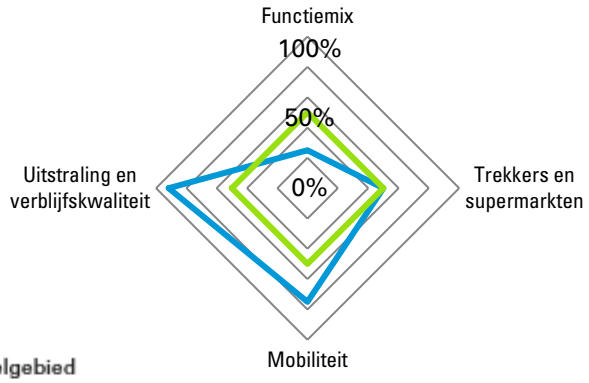
Type winkellocatie	Wijkcentrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 2.075, Niet-dagelijks: 635
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 10, Niet-dagelijks: 6, Horeca: 2, Dienstverlening: 2
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	0%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 230, Totaal: 280

Economische effectrapportage

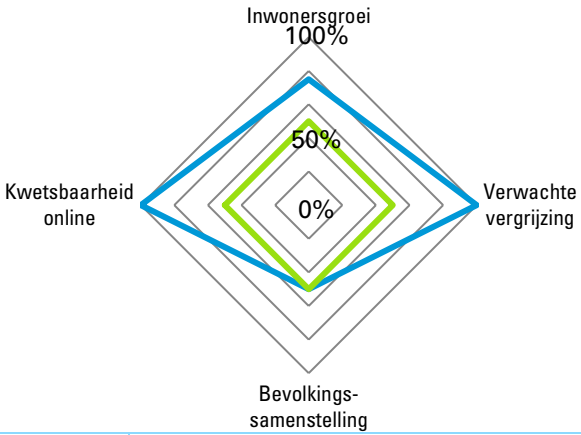
Huidig functioneren: 52%



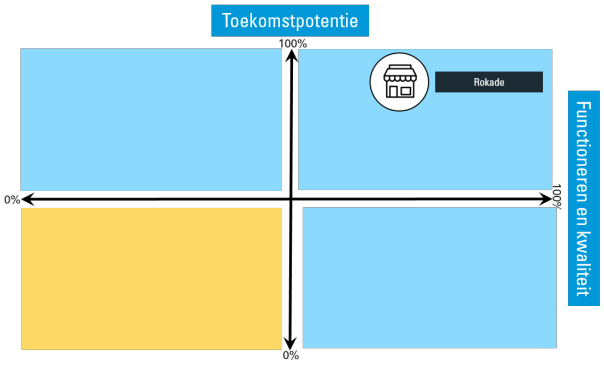
Kwaliteit: 70%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 80%



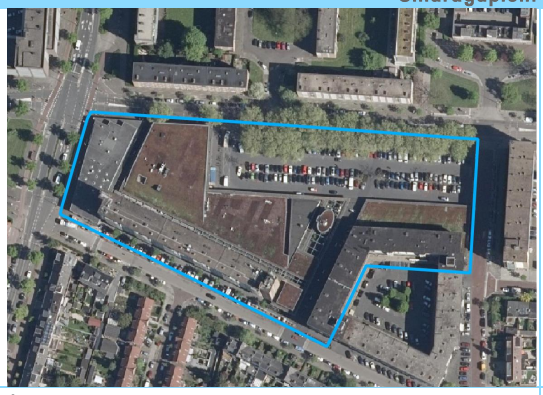
Totaalscore: 67%



Visie gemeente	• Buurtwinkelcentrum met als kwaliteiten: compact, compleet en met goed parkeren • De kwaliteiten schoon, heel, veilig en attractief op orde houden
Maatregelen en acties	• Behoud hoge kwaliteit vastgoed en openbare ruimte • Inzet op meer functiemix en diversiteit in aanbod bij ontstaan leegstand

Smaragdplein

Locatie en impressie

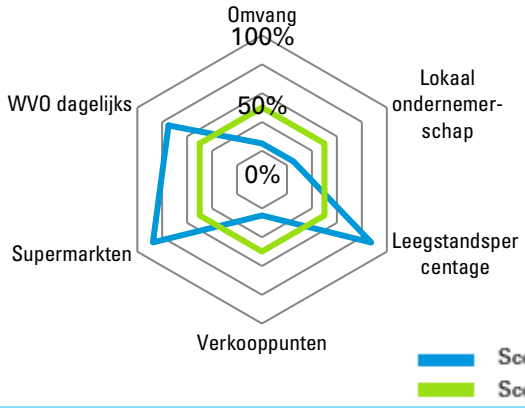




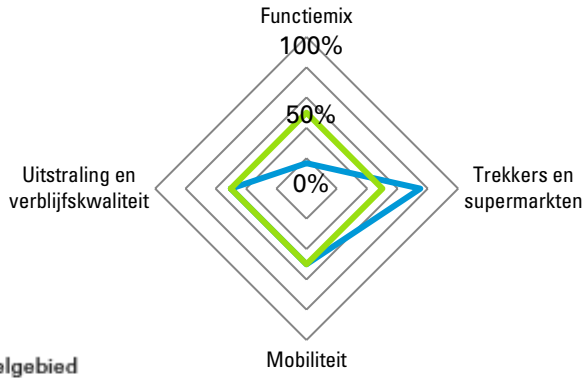
Type winkellocatie	Wijkcentrum groot
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 3.710, Niet-dagelijks: 1.405
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 13, Niet-dagelijks: 9, Horeca: 3, Dienstverlening: 8
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	4% / 12%
Werkgelegenheid detailhandel	Detailhandel: 200, Totaal: 250

Economische effectrapportage

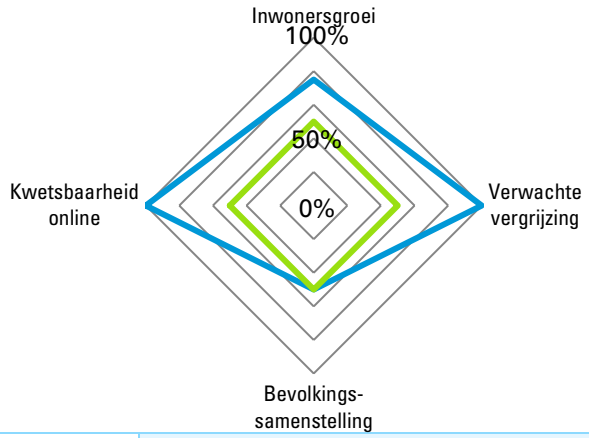
Huidig functioneren: 57%



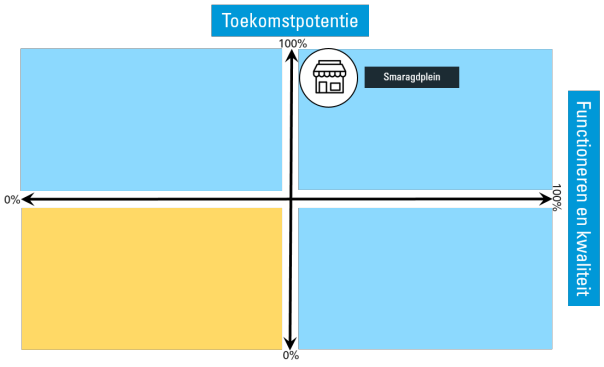
Kwaliteit: 48%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 80%



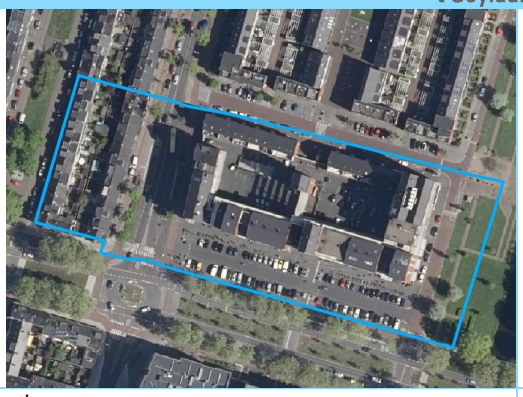
Totaalscore: 63%



Visie gemeente	• Het grootste winkelcentrum van de wijk met wijkfunctie voor Hoograven en Tolsteeg, maar ook daarbuiten. Behoud van wijkverzorgende functie. • Het niet-dagelijks aanbod staat onder druk, leegstaande panden worden bij voorkeur ingevuld door detailhandel of publieksgerichte functies als dienstverlening en horeca. Bij langdurige leegstand is functieverandering naar maatschappelijke functies (tandarts, fysio, fitness, etc.) ook een mogelijkheid
Maatregelen en acties	• Inzet op ontmoetingsfunctie en sfeer verhogende elementen, nodigt momenteel te weinig uit voor verblijf • Bredere functiemix bij leegstand, verkleuren naar niet-winkelfuncties en wijkeconomie (‘hart van de wijk’) • Aandacht voor fietsparkeren en -stalling

't Goylaan

Locatie en impressie

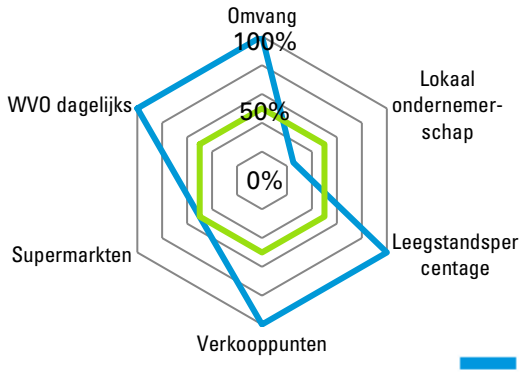




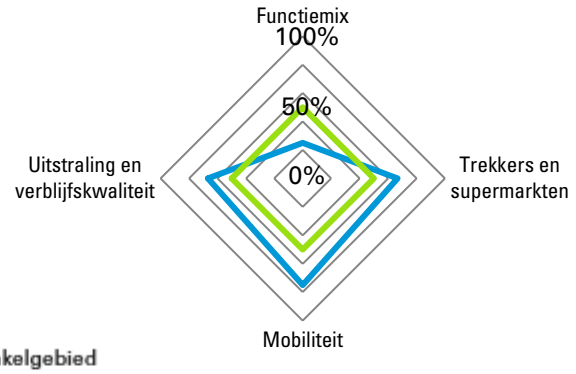
Type winkellocatie	Buurtcentrum
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 1.715, Niet-dagelijks: 565
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 6, Niet-dagelijks: 4, Horeca: 2, Dienstverlening: 3
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	0% / 0%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 195, Totaal: 245

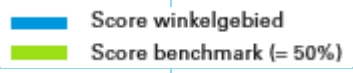
Economische effectrapportage

Huidig functioneren: 82%

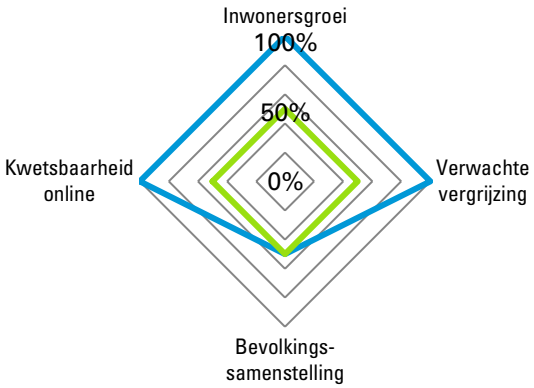


Kwaliteit: 68%

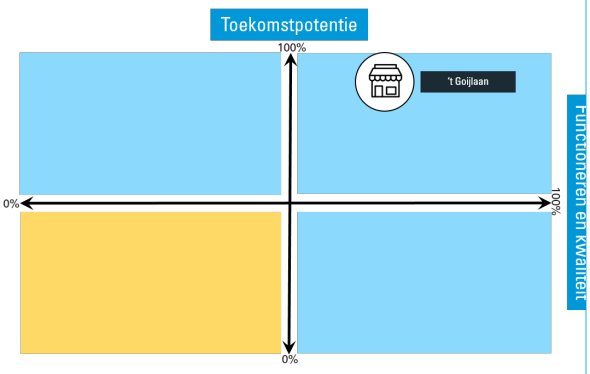




Toekomstpotentie winkelfunctie: 90%



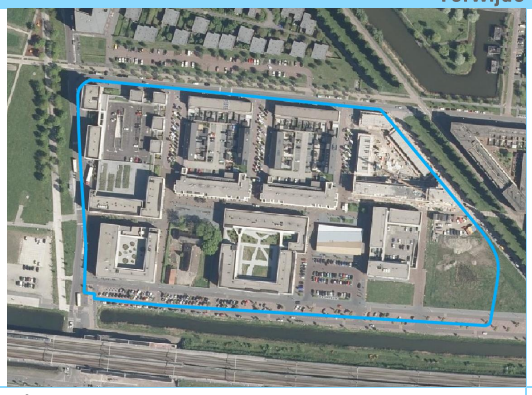
Totaalscore: 80%



Visie gemeente	• Behoud van de buurtverzorgende functie • De kwaliteiten schoon, heel veilig en attractief op orde houden
Maatregelen en acties	• Voldoet aan eisen functioneel boodschappencentrum, wel laatste puntjes op de 'i in optimale uitstraling: toevoegen groene elementen en verblijfsobjecten (zoals bankjes) • Bij ontstane leegstand kansen voor bredere functiemix

Terwijde

Locatie en impressie

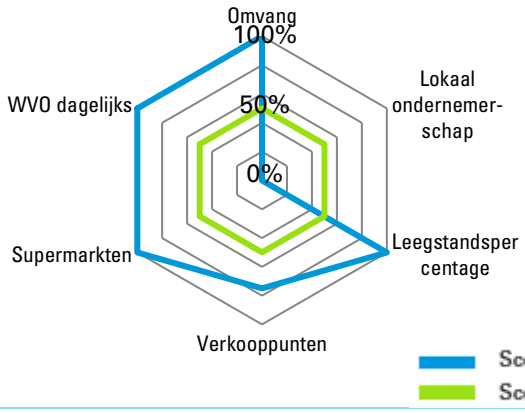




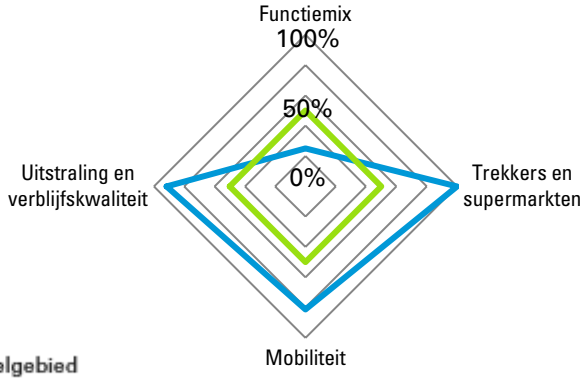
Type winkellocatie	Wijkcentrum klein* (= Locatus indeling)
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 5.490, Niet-dagelijks: 2.605
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 12, Niet-dagelijks: 11, Horeca: 2, Dienstverlening: 9
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	0,9% / 4,2%
Werkgelegenheid	Dagelijks: 400, Niet-dagelijks: 485

Economische effectrapportage**
(** Vergeleken met 'Wijkcentrum Groot')

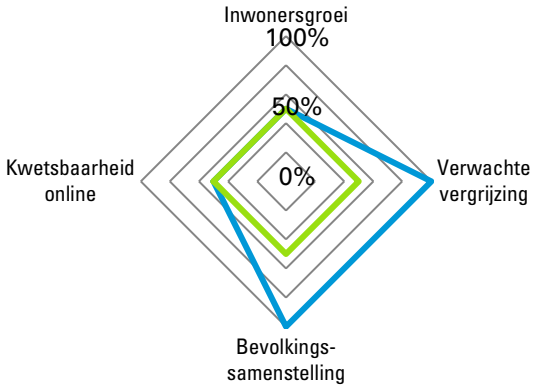
Huidig functioneren: 82%



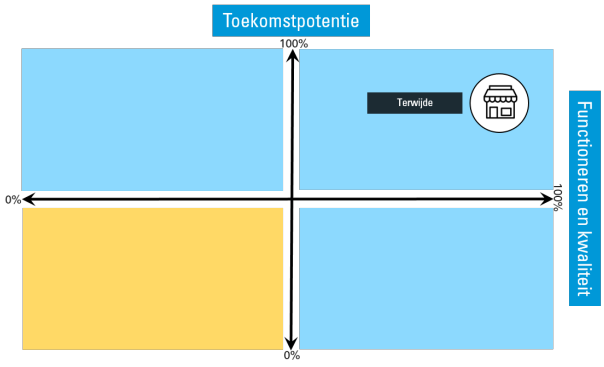
Kwaliteit: 82%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 70%



Totaalscore: 78%



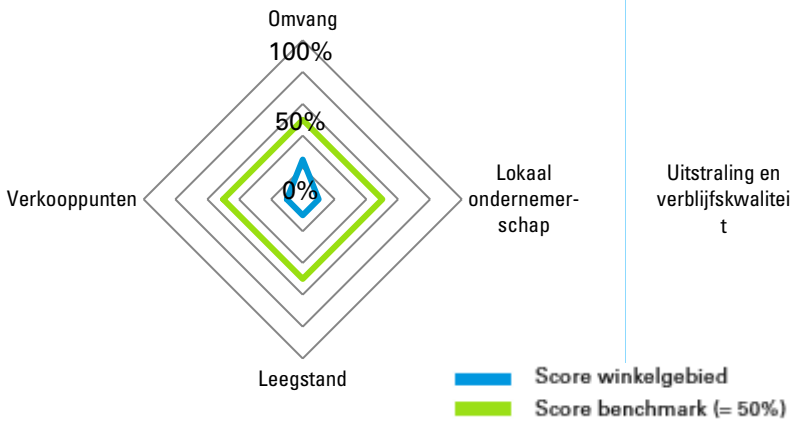
Visie gemeente	• Relatief nieuw wijkwinkelcentrum met supermarkten Albert Heijn, Aldi en Vomar als belangrijkste trekkers. • De kwaliteiten schoon, heel, veilig en attractief op orde houden
Maatregelen en acties	• Sterk dagelijks aanbod met veel filiaalbedrijven, inzet op meer divers winkelaanbod bij leegstand • Behoud hoge kwaliteit vastgoed, openbare ruimte en groen • Parkeercapaciteit mogelijk versterken vanwege drukte en piekmomenten supermarkt

The Wall

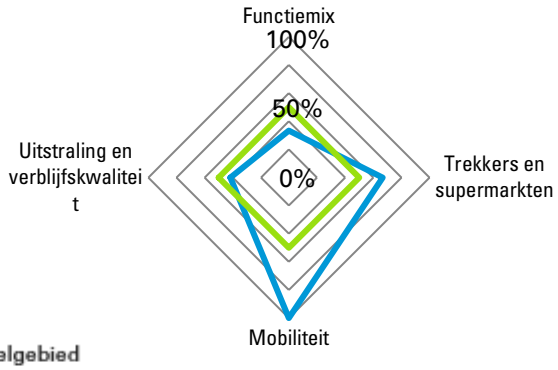
Locatie en impressie	 
Type winkellocatie	Grootschalige concentratie
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 0, Niet-dagelijks: 18.815
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 0, Niet-dagelijks: 6, Horeca: 3, Dienstverlening: 0
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	12,7%[2] / 14,3%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 155, Totaal: 330

Economische effectrapportage

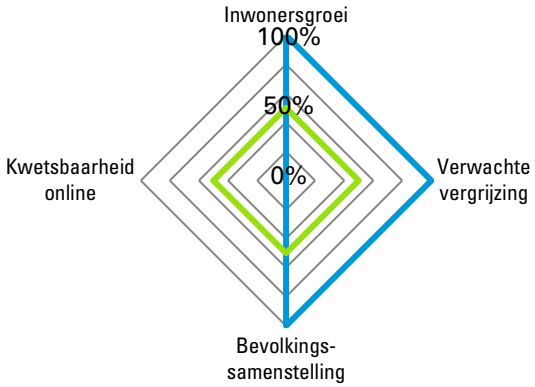
Huidig functioneren: 15%



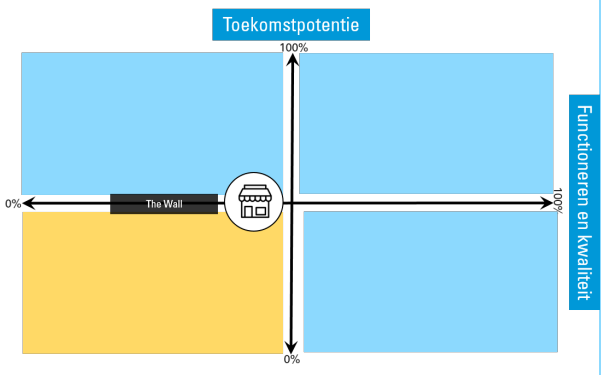
Kwaliteit: 71%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 50%



Totaalscore: 45%

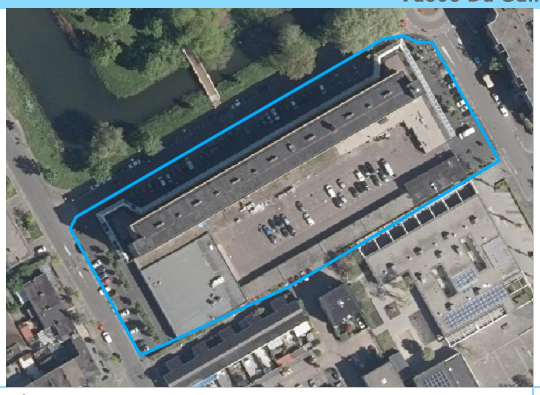


Visie gemeente	• Multifunctioneel gebouw met ruimte voor grootschalige detailhandel in aangewezen branches, bedrijvigheid, horeca en leisure
Maatregelen en acties	• Inkrimpen winkelmeters, invulling alternatieve functies als grootschalige horeca en leisure • Verblijfsduur verlening in gebied door aantrekkelijke mix winkels/horeca en upgrade openbare ruimte met groen en aantrekkelijke objecten en elementen; ontmoetingsfunctie momenteel beperkt

[2] Volgens leegstandscijfers Locatus. Volgens meting van Locatus (mei 2018) staat 6.195 m² wvo leeg. Sindsdien is Daka (3.000 m² wvo) geopend. Er wordt daarom gerekend met een leegstand van 3.195 m² wvo.

Vasco Da Gama

Locatie en impressie

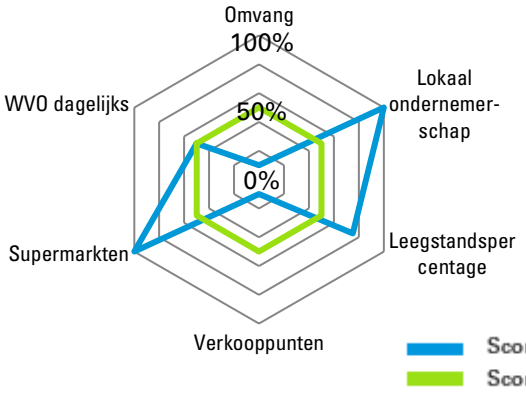




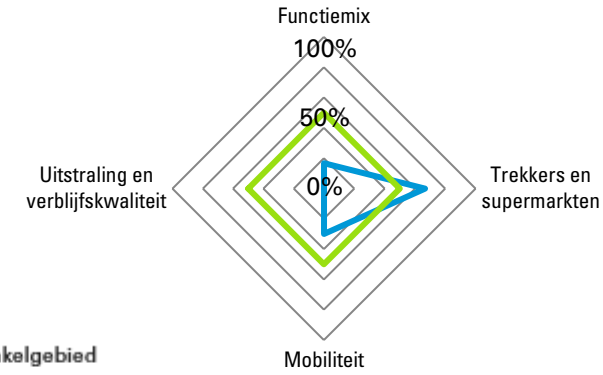
Type winkellocatie	Wijkcentrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 1.855, Niet-dagelijks: 80
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 4, Niet-dagelijks: 1, Horeca: 4, Dienstverlening: 1
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	4% / 16,7%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 10, Totaal: 50

Economische effectrapportage

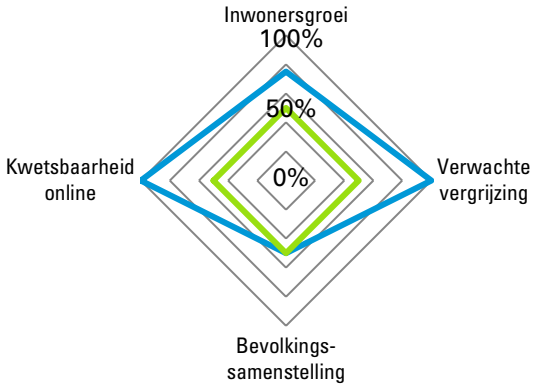
Huidig functioneren: 54%



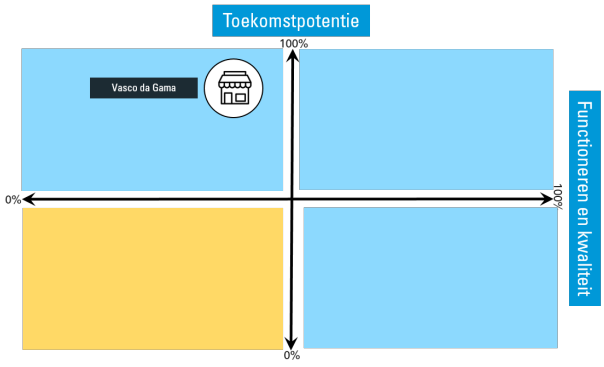
Kwaliteit: 22%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 80%



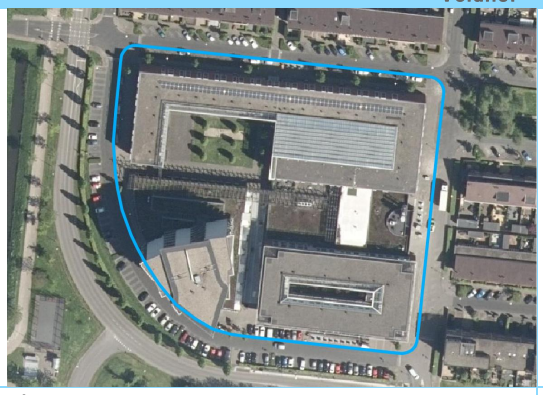
Totaalscore: 52%



Visie gemeente	• Behouden fijnmazige structuur voor dagelijkse artikelen in Zuidwest in onder andere Vasco da Gama • De kwaliteiten schoon, heel, veilig en attractief op orde houden
Maatregelen en acties	• Flinke upgrade vastgoed, openbare ruimte en uitstraling nodig: kapotte gevels, veel rommel op stoep, verloedering, fietsparkeren beperkt georganiseerd. Overkapping zorgt voor donkere uitstraling. • Focus op basis op orde krijgen: openbare ruimte, beheer en onderhoud, kwaliteit vastgoed, parkeren, et cetera.

Veldhof

Locatie en impressie

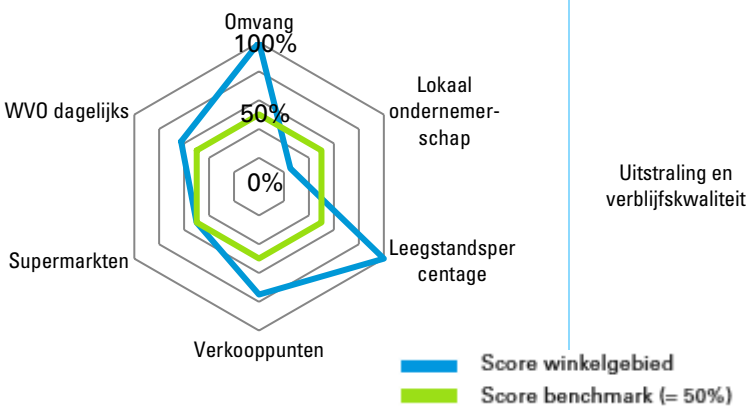




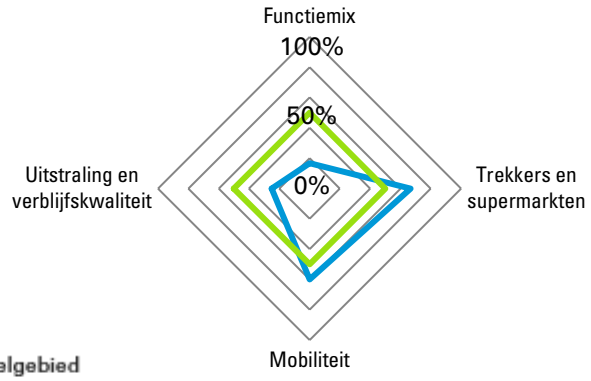
Type winkellocatie	Buurtcentrum
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 1.560, Niet-dagelijks: 140
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 4, Niet-dagelijks: 2, Horeca: 1, Dienstverlening: 1
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	0%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 95, Totaal: 225

Economische effectrapportage

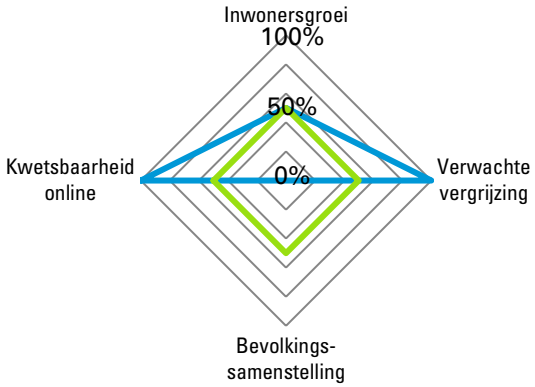
Huidig functioneren: 68%



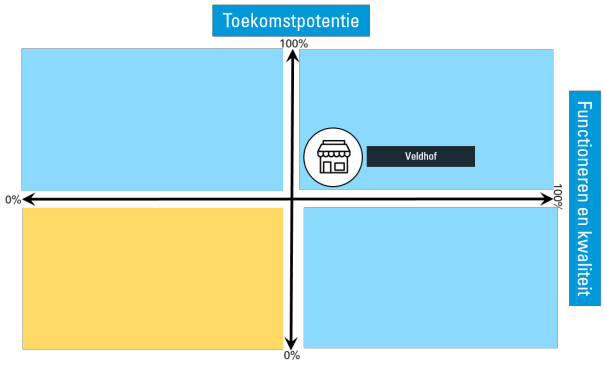
Kwaliteit: 44%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 60%



Totaalscore: 57%



Visie gemeente	• Klein ondersteunend buurtwinkelcentrum met als grootste aanbieder supermarkt Plus • De kwaliteiten schoon, heel, veilig en attractief op orde houden
Maatregelen en acties	• Prima functionerend buurtcentrum met diverse winkelfuncties in de plint, 'overkapping' zorgt voor een verscholen/donkere uitstraling. Huidig basisniveau in stand houden. • Autoparkeermogelijkheden lijken beperkt, daarom scherp blijven op voet- en fietsbereikbaarheid en stalling.

Vleuten Dorpsstraat

Locatie en impressie

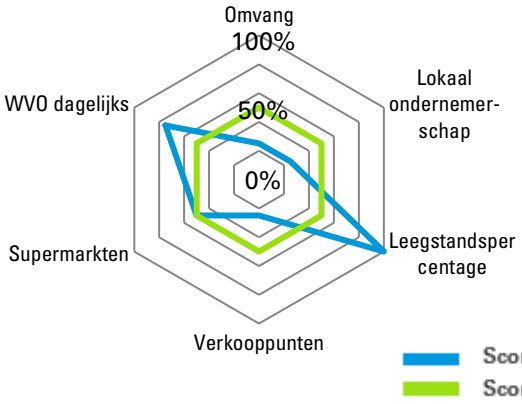




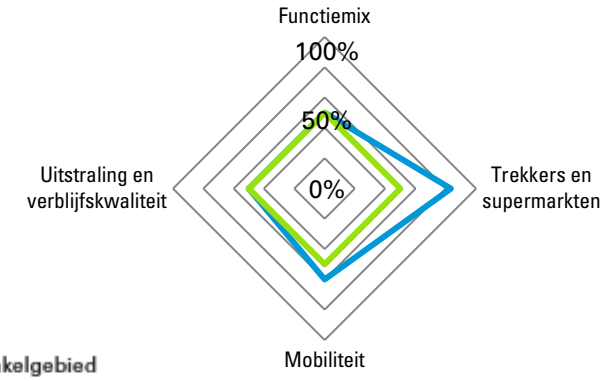
Type winkellocatie	Wijkcentrum groot
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 3.550, Niet-dagelijks: 2.030
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 15, Niet-dagelijks: 13, Horeca: 14, Dienstverlening: 11
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	0,4% / 3,4%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 405, Totaal: 845

Economische effectrapportage

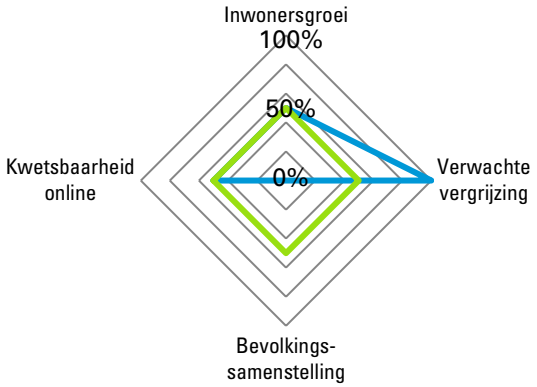
Huidig functioneren: 54%



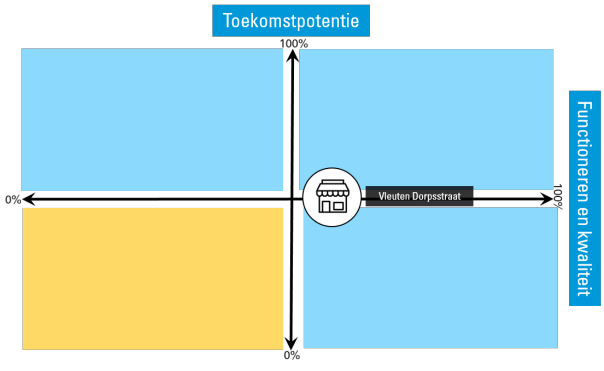
Kwaliteit: 63%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 50%



Totaalscore: 55%



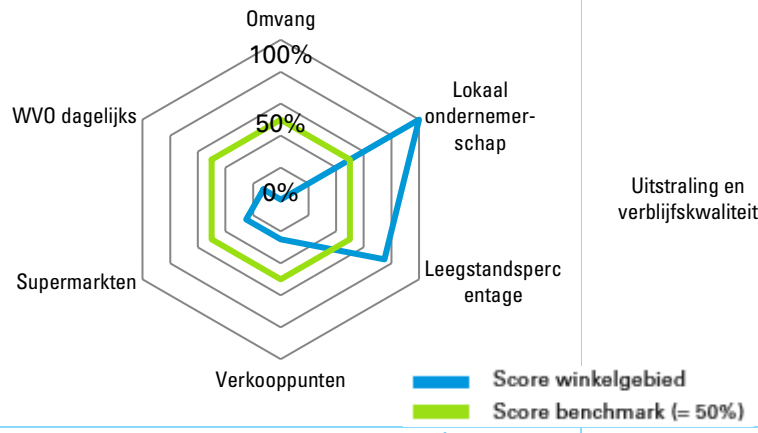
Visie gemeente	• De kwaliteiten schoon, heel, veilig en attractief op orde houden
Maatregelen en acties	• Kwaliteit openbare ruimte op orde met veel groen, goede bestrating en mini-plein/strip voor weekmarkt. • Uitstraling vastgoed veelal gedateerd en verdient op termijn upgrade.

Willem van Noortplein

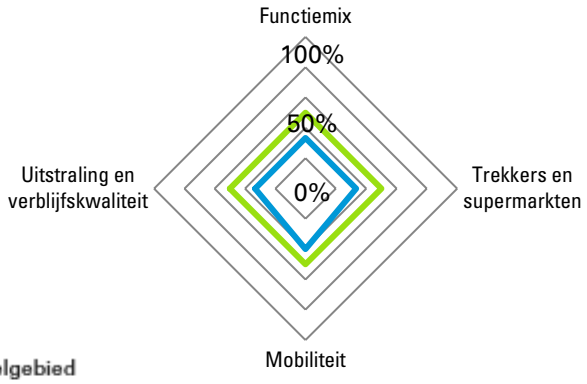
Locatie en impressie		
Kerngegevens	Type winkellocatie	Wijkcentrum klein
	Omvang in m² wvo	Dagelijks: 1.130, Niet-dagelijks: 745
	Aantal verkooppunten	Dagelijks: 7, Niet-dagelijks: 6, Horeca: 5, Dienstverlening: 3
	Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	3,6% / 7,1%
	Werkgelegenheid	Detailhandel: 105, Totaal: 210

Economische effectrapportage

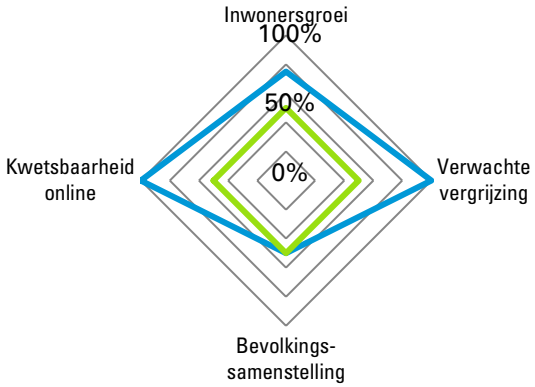
Huidig functioneren: 36%



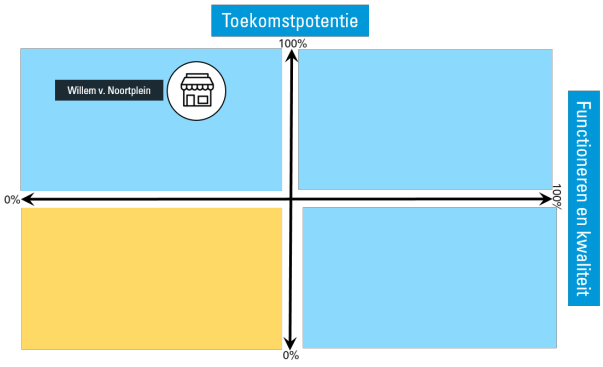
Kwaliteit: 38%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 80%



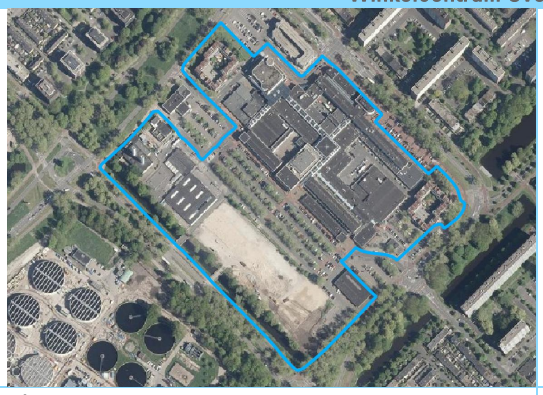
Totaalscore: 51%



Visie gemeente	• Tweede voorzieningencluster in Votulast met als belangrijkste trekker Albert Heijn. Daarnaast overig dagelijks en niet-dagelijks aanbod en horeca • De kwaliteiten schoon, heel veilig en attractief op orde houden
Maatregelen en acties	• Autoparkeermogelijkheden in de omgeving beperkt. Blijven inzetten op goede fiets- en voetgangersbereikbaarheid en voldoende stallingsmogelijkheden • Basis op orde houden: openbare ruimte, beheer en onderhoud, kwaliteit vastgoed, parkeren, et cetera

Winkelcentrum Overvecht

Locatie en impressie

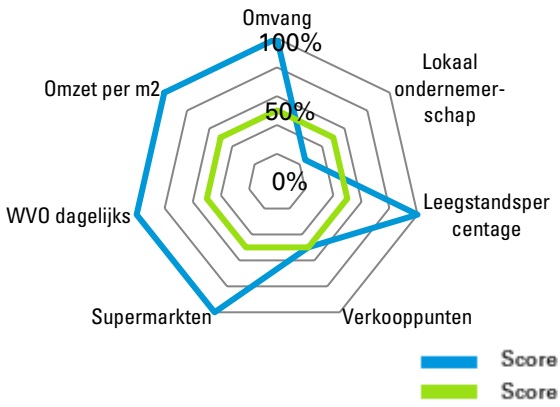




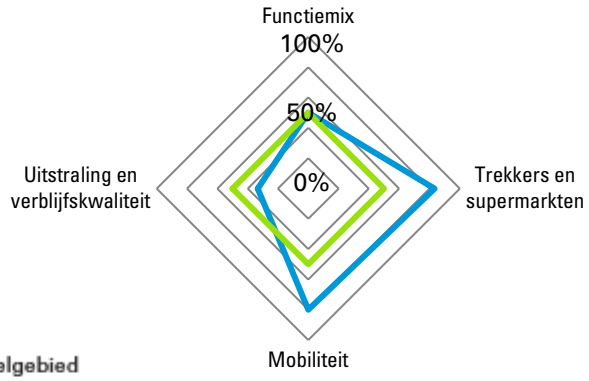
Type winkellocatie	Stadsdeelcentrum
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 7.865, Niet-dagelijks: 17.315
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 23, Niet-dagelijks: 59, Horeca: 11, Dienstverlening: 13
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	3,5% / 7,9%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 965, Totaal: 1.260

Economische effectrapportage

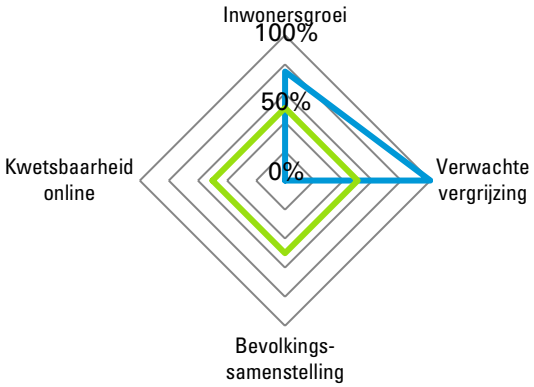
Huidig functioneren: 83%



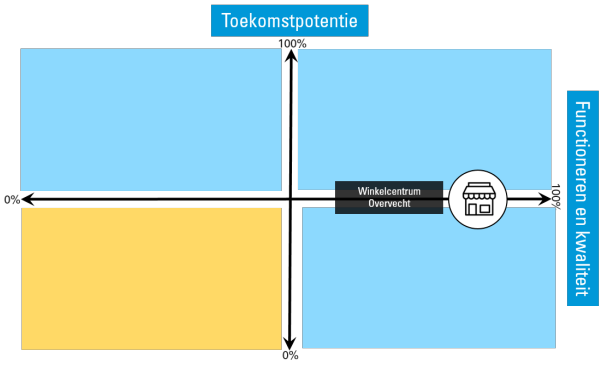
Kwaliteit: 59%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 50%



Totaalscore: 64%



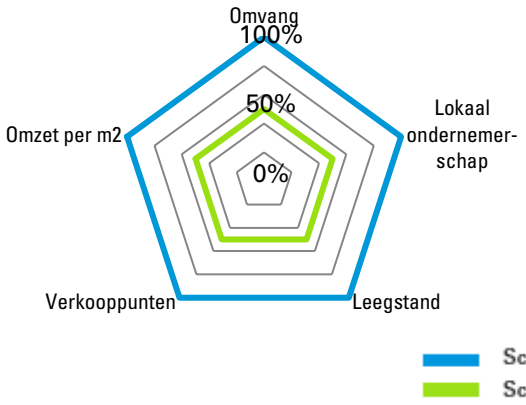
Visie gemeente	• Aanpak via vernieuwingsplan Shoppingscentra Overvecht en herontwikkeling openbare ruimte centrum Overvecht. Enkele speerpunten zijn: betere ingangen die beter zichtbaar zijn, betere locatie voor winkels met veel bezoekers en het vernieuwen en aantrekkelijk maken van de buitenkant aan de Seinedreef
Maatregelen en acties	• Inzet op sfeer en uitstraling via verblijf verlengende objecten en groen in winkelcentrum (momenteel sober ingericht), buitenterrein op orde • Aandacht voor fietsbereikbaarheid (stalling) • Bovengemiddeld kwetsbaar voor toename online, bij toename leegstand inzet op concentratie van voorzieningen

Woonboulevard

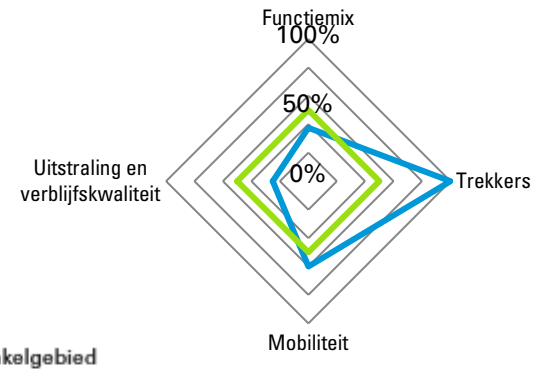
Locatie en impressie	 
Type winkellocatie	Grootschalige concentratie
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 0, Niet-dagelijks: 102.935
Aantal verkooppunten	Dagelijks: 0, Niet-dagelijks: 65, Horeca: 3, Dienstverlening: 2
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	1% / 4,4%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 865, Totaal: 1.890

Economische effectrapportage

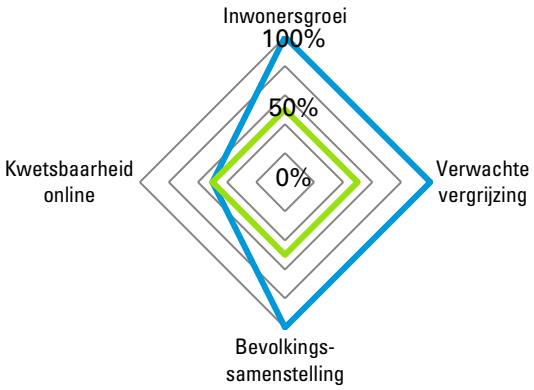
Huidig functioneren: 100%



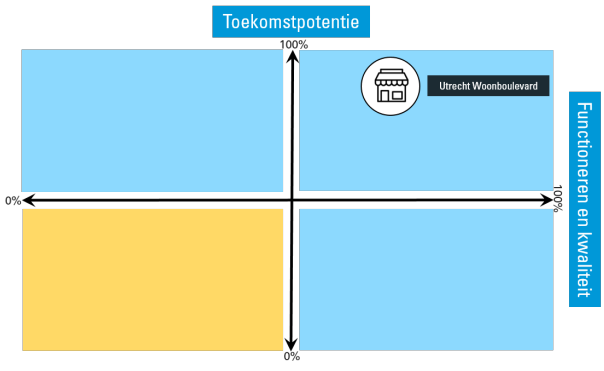
Kwaliteit: 38%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 90%



Totaalscore: 67%



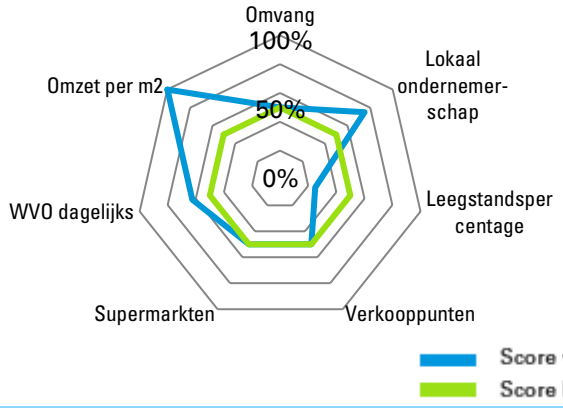
Visie gemeente	• Behouden en versterken positie van Woonboulevard Utrecht rondom thema in/om het huis. • Hoge parkeerdruk is een aandachtspunt
Maatregelen en acties	• Sterk functionerende woonboulevard, met grote reikwijdte, aantrekkingskracht en trekkers • Inzet op samenhang in gebied in uitstraling vastgoed en branding, momenteel doelgericht voor de betreffende formules • Aandacht voor bereikbaarheid per fiets en fietsstallingen

3.12 Gemeente Utrechtse Heuvelrug

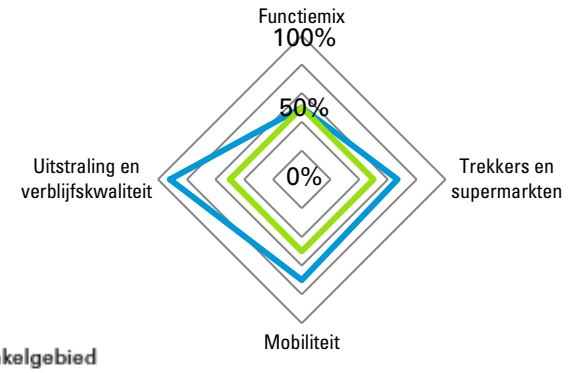
Doorn Centrum		
Locatie en impressie		
Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum groot	
Omvang in m² wvo	Dagelijks 3.490, Niet-dagelijks: 5.630	
Aantal verkooppunten	51	
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	8,2% / 12,1%	
Werkgelegenheid	Detailhandel: 400, Totaal: 840	

Economische effectrapportage

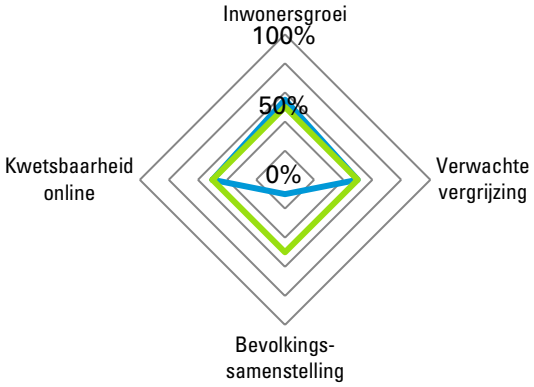
Huidig functioneren: 57%



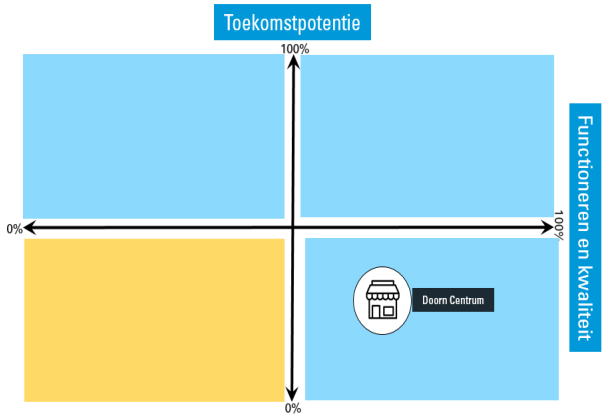
Kwaliteit: 74%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 34%



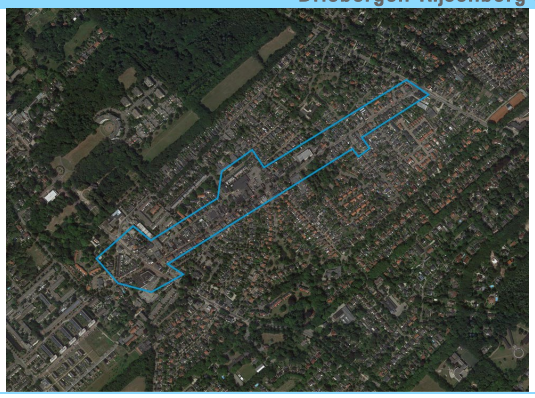
Totaalscore: 55%



Visie gemeente	• Behoud en versterking van levendige dorpscentra op commercieel en sociaal gebied; publieksfuncties zoveel mogelijk in winkelstraten
Maatregelen en acties	• Basis op goed niveau houden: openbare ruimte, beheer en onderhoud, kwaliteit vastgoed, parkeren, et cetera • Wanneer mogelijkheid ontstaat supermarktaanbod versterken met (verplaatsing van) discount supermarkt in centrum (indien inpasbaar en ruimtelijk-economisch getoetst)

Driebergen-Rijsenberg Centrum

Locatie en impressie

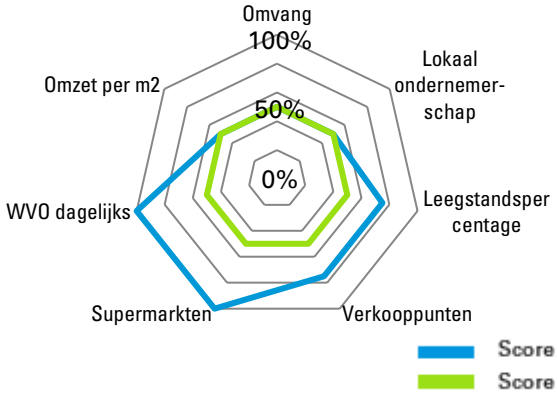




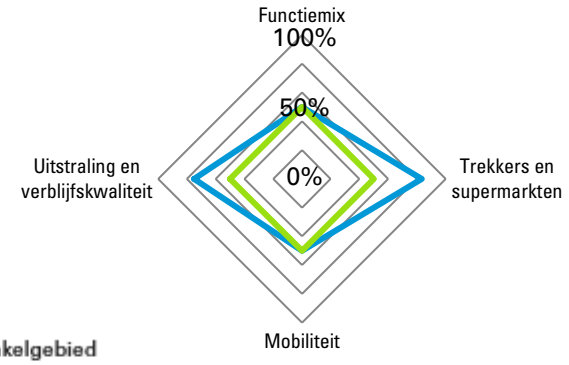
Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum groot
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 5.905 Niet-dagelijks: 9.655
Aantal verkooppunten	85
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	5,4% / 7,6%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 450, Totaal: 890

Economische effectrapportage

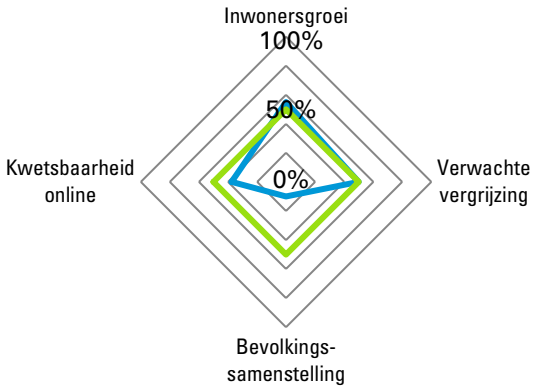
Huidig functioneren: 77%



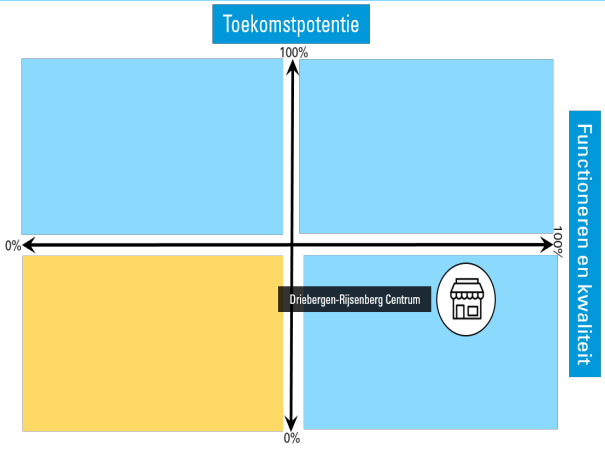
Kwaliteit: 69%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 34%



Totaalscore: 60%



Visie gemeente	• Behoud en versterking van levendige dorpscentra op commercieel en sociaal gebied; publieksfuncties zoveel mogelijk in winkelstraten.
Maatregelen en acties	• Goed functionerend centrum met groot en gevarieerd dagelijks-, horeca en verblijfsaanbod. Omzet per m² supermarkten is aandachtspunt. • Inzet op evenementen en verblijf verlengende objecten (bv. bankjes).

Leersum Centrum

Locatie en impressie

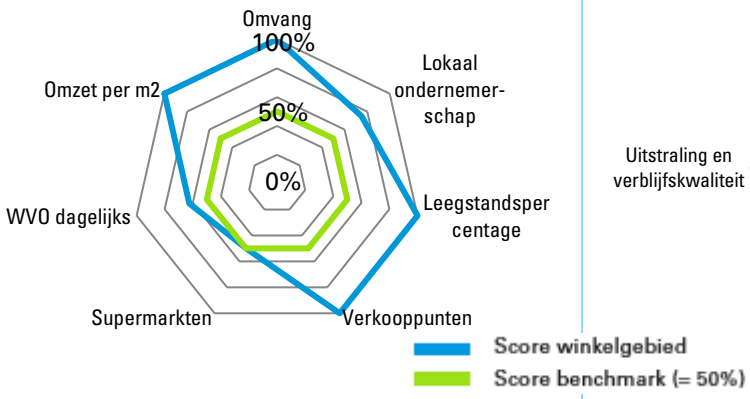




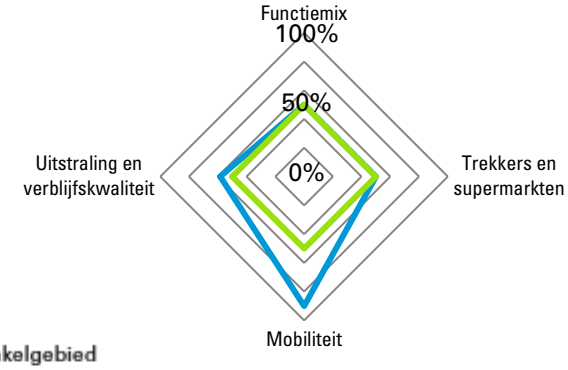
Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 1.955, Niet-dagelijks: 5.340
Aantal verkooppunten	36
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	1,2% / 2,7%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 295, Totaal: 765

Economische effectrapportage

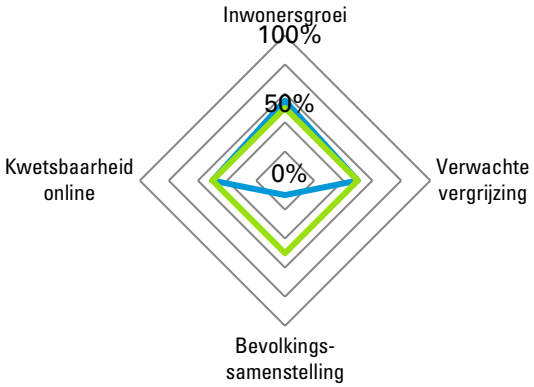
Huidig functioneren: 80%



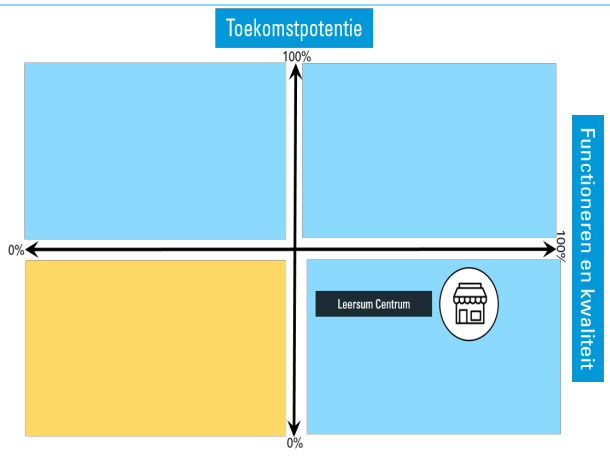
Kwaliteit: 65%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 34%



Totaalscore: 60%



Visie gemeente	• Behoud en versterking van levendige dorpscentra op commercieel en sociaal gebied; publieksfuncties zoveel mogelijk in winkelstraten
Maatregelen en acties	• Goed functionerend kernverzorgend centrum met hoge omzetten per m². Uitstraling van het gedeelte waar o.a. Albert Heijn en Hema gevestigd is benodigd aandacht • Beheer en onderhoud openbare ruimte naar hoger niveau, waaronder de groenvoorzieningen.

Maarn Centrum

Locatie en impressie

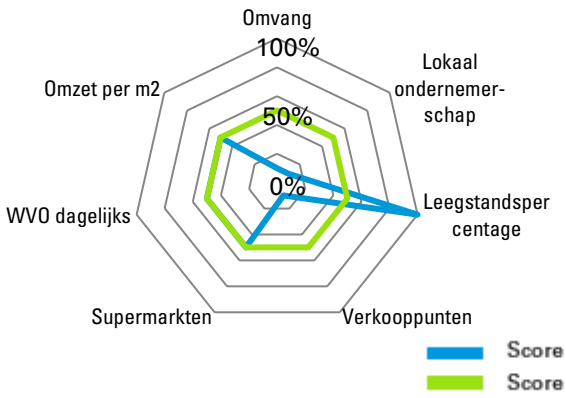




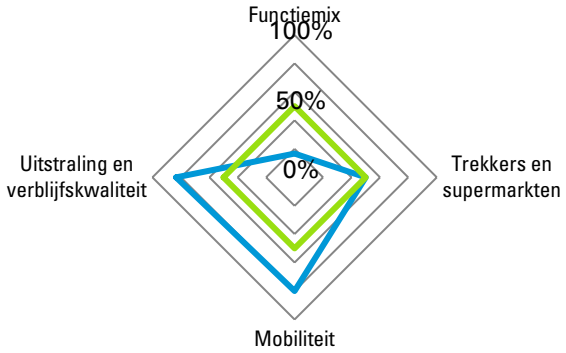
Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 1.540, Niet-dagelijks: 395
Aantal verkooppunten	11
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	0%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 30, Totaal: 155

Economische effectrapportage

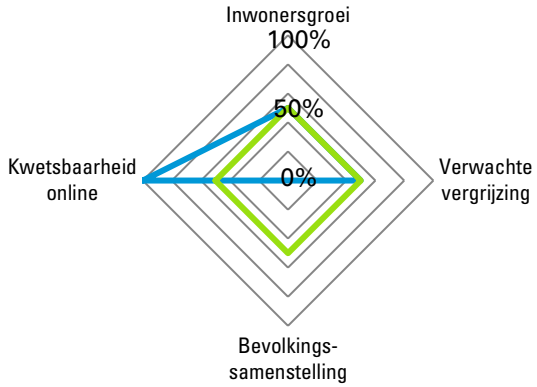
Huidig functioneren: 40%



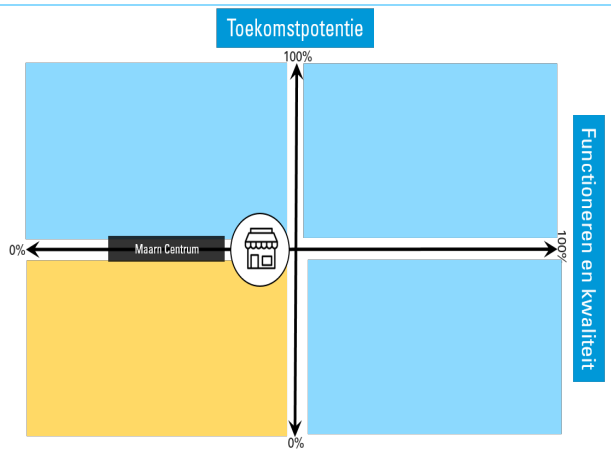
Kwaliteit:69%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 50%



Totaalscore: 53%

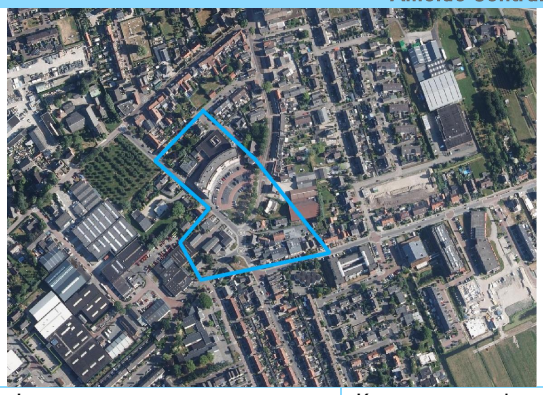


Visie gemeente	• Behoud en versterking van levendige dorpscentra op commercieel en sociaal gebied; publieksfuncties zoveel mogelijk in winkelstraten
Maatregelen en acties	• Kernverzorgend centrum van geringe omvang, met Plus als grootste publiekstrekker. Bredere functiemix met toevoeging van bijvoorbeeld horeca kan ontmoetingsfunctie verder versterken. • Inzet op behoud dagelijkse voorzieningen, concentratie rondom Plus behouden.

3.13 Gemeente Vijfheerenlanden

Ameide Centrum

Locatie en impressie

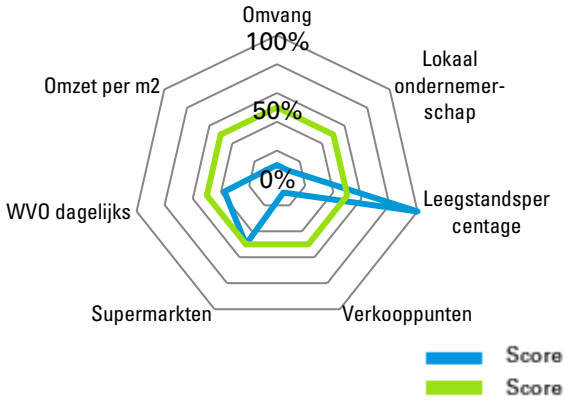




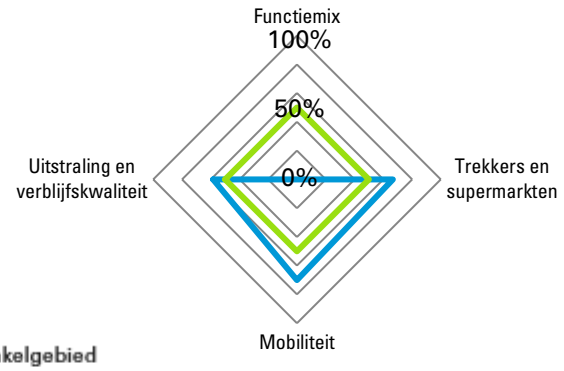
Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 1.190, Niet-dagelijks: 675
Aantal verkooppunten	7
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	0%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 75, Totaal: 130

Economische effectrapportage

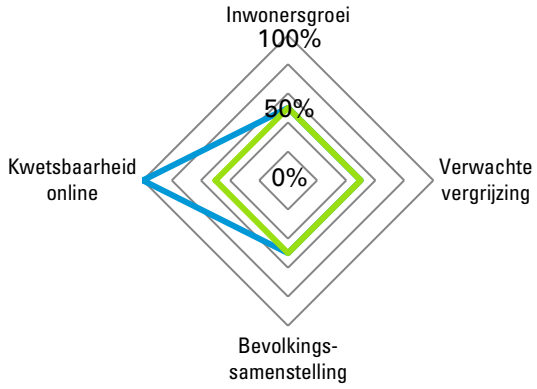
Huidig functioneren: 50%



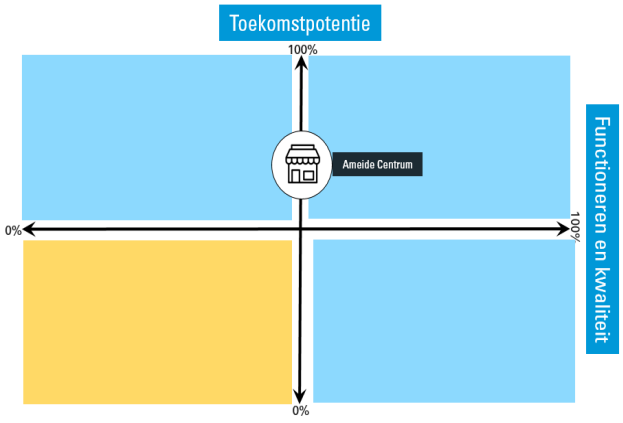
Kwaliteit: 53%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 63%



Totaalscore: 46%



Visie gemeente	• Behouden van de sterke dagelijkse winkelfunctie, basis op orde is randvoorwaardelijk. • De verhouding van het aanbod tot de lokale verzorgingsfunctie moet worden geborgd • Nieuwe initiatieven landen binnen het centrumgebied
Maatregelen en acties	• Goed functionerend kernverzorgend centrum van geringe omvang. Zet in op behoud dagelijkse voorzieningen, kansen in versterken functiemix (bv. horeca). Concentratie bij supermarkt behouden. • Aandacht voor positionering en hoeveelheid fietsenstallingen

Leerdam Centrum

Locatie en impressie

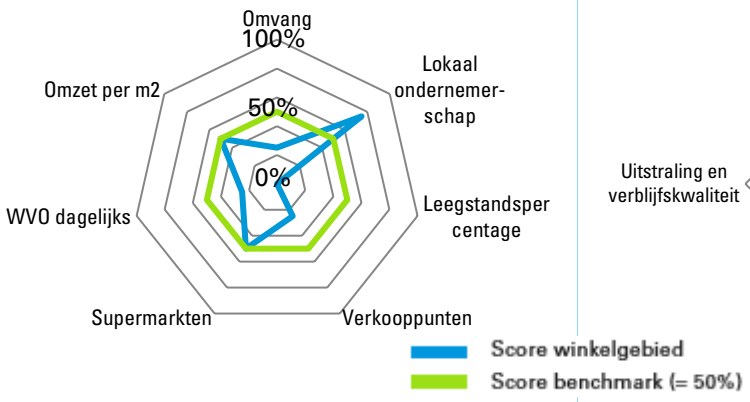




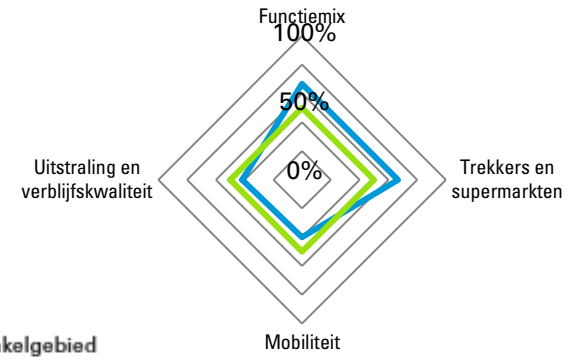
Type winkellocatie	Hoofdwinkelgebied klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 3.490, Niet-dagelijks: 12.170
Aantal verkooppunten	97
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	17,9% / 19,8%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 595, Totaal: 1.460

Economische effectrapportage

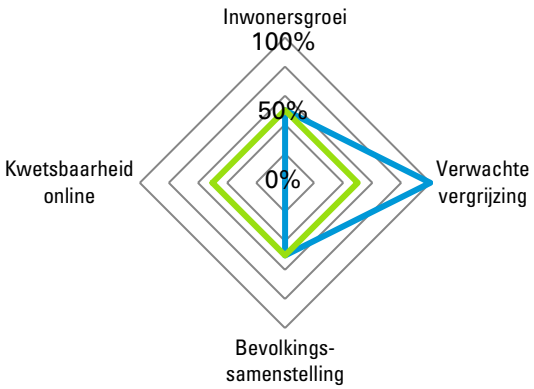
Huidig functioneren: 33%



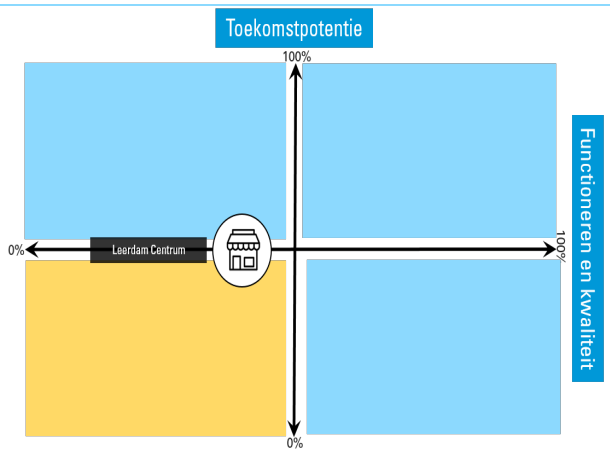
Kwaliteit: 50%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 50%



Totaalscore: 44%



Visie gemeente	• 'Ankerstructuur' vormt de basis, waarbij leegstaande panden van 'buiten naar binnen' worden verkleurd. • Beter in plaats van meer: niet meer winkelmeters maar bestaande winkels een betere locatie geven.
Maatregelen en acties	• Beheer en beeld openbare ruimte naar hoger niveau. Focus op gevelonderhoud en (auto)verkeer in het centrum. Scherp blijven op auto- en OV-bereikbaarheid. • Verkleuren naar niet-winkelfuncties bij structurele leegstand, bovengemiddeld kwetsbaar bij verdere groei online. Blijven inzetten op compactere centrumstructuur en inkrimpen winkelmeters.

Meerkerk Centrum

Locatie en impressie

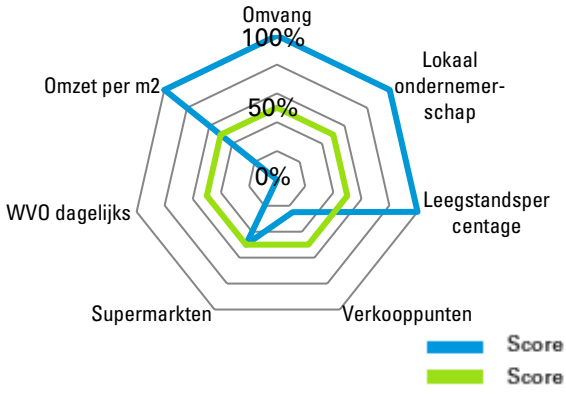




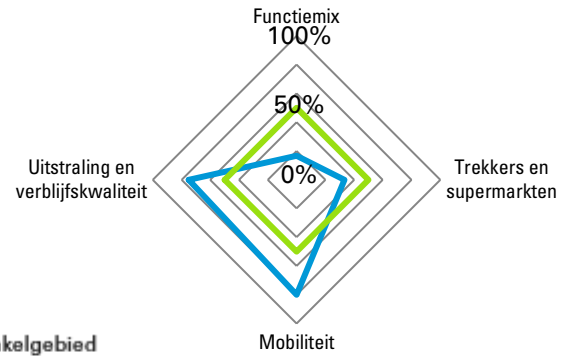
Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 1.155, Niet-dagelijks: 3.970
Aantal verkooppunten	15
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	0,8% / 6,3%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 150, Totaal: 395

Economische effectrapportage

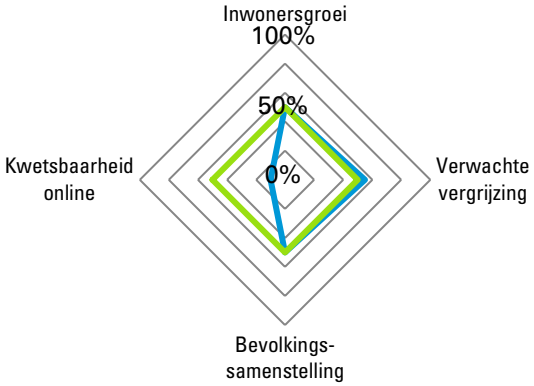
Huidig functioneren: 57%



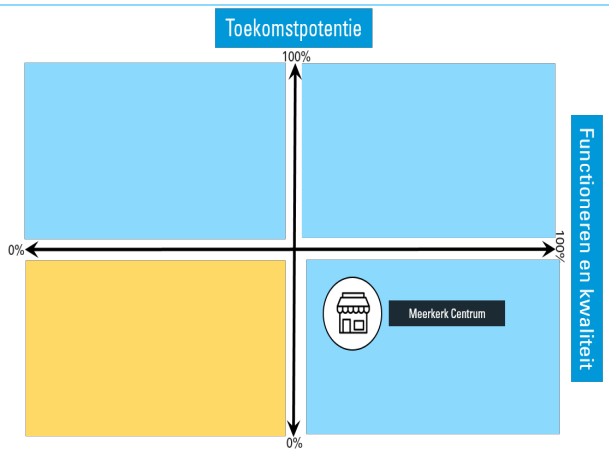
Kwaliteit: 62%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 38%



Totaalscore: 52%



Visie gemeente	• Behouden van de sterke dagelijkse winkelfunctie, basis op orde is randvoorwaardelijk. • De verhouding van het aanbod tot de lokale verzorgingsfunctie moet worden geborgd • Nieuwe initiatieven landen binnen het centrumgebied
Maatregelen en acties	• Zet in op behoud dagelijkse voorzieningen. Voorzieningen verder concentreren op termijn. • Blijf scherp op positionering en hoeveelheid fietsenstallingen

Vianen Centrum

Locatie en impressie

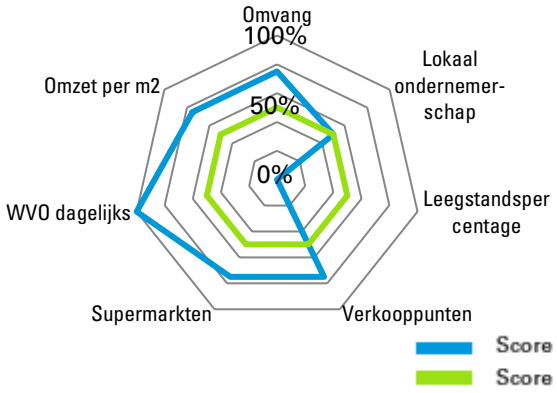




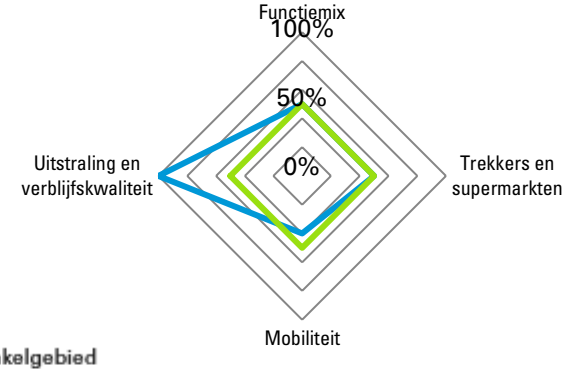
Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 2.830, Niet-dagelijks: 4.455
Aantal verkooppunten	46
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	18,1% / 22,0%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 190, Totaal: 645

Economische effectrapportage

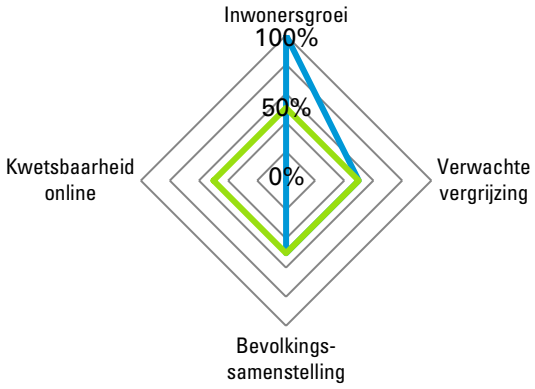
Huidig functioneren: 68%



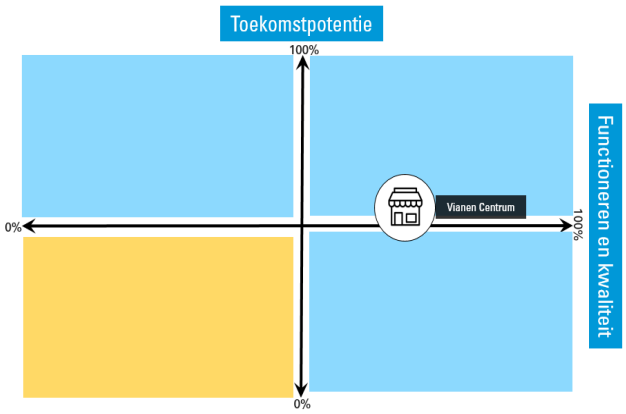
Kwaliteit: 65%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 56%



Totaalscore: 63%



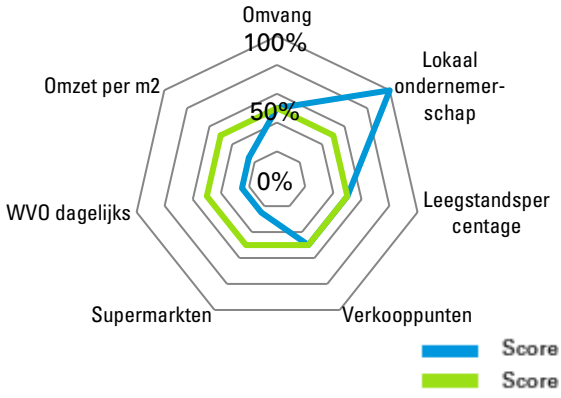
Visie gemeente	• Lokale oriëntatie op het centrum verhogen, spelen op doelgroepen (deels welvarende) ouderen en gezinnen met kinderen. Versterking van de frequente aankoopfunctie. • Versterking van de toeristisch-recreatieve functie van de oude stad.
Maatregelen en acties	• Scherp blijven op voet- en fietsbereikbaarheid en stalling vanwege beperkte autoparkeermogelijkheden. • Inzetten op compacter centrum en verkleuren naar niet-winkelfuncties bij structurele leegstand. • Toewerken naar een rustiger straat-en gevelbeeld door bijvoorbeeld uniforme reclame-uiting

3.14 Gemeente Wijk Bij Duurstede

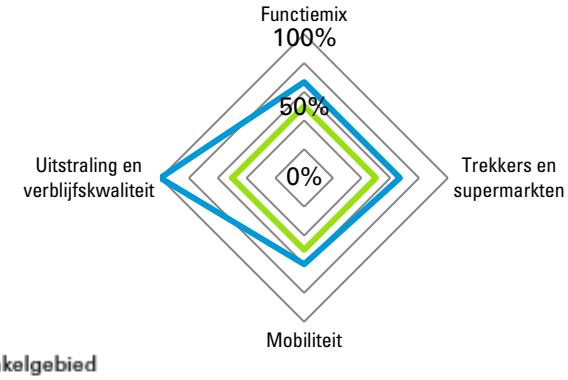
Wijk bij Duurstede Centrum	
Locatie en impressie	 
Type winkellocatie	Kernverzorgend centrum groot
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 3.510, Niet-dagelijks: 6.820
Aantal verkooppunten	61
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	9,1% / 12,9%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 360, Totaal: 770

Economische effectrapportage

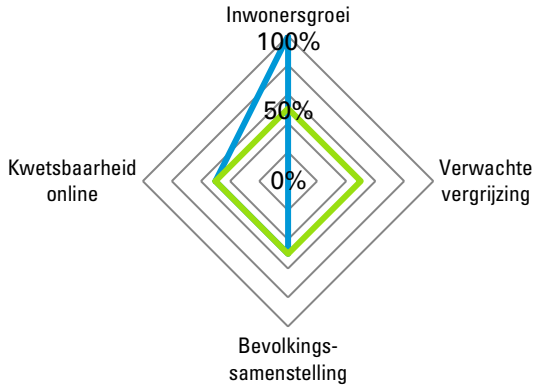
Huidig functioneren: 45%



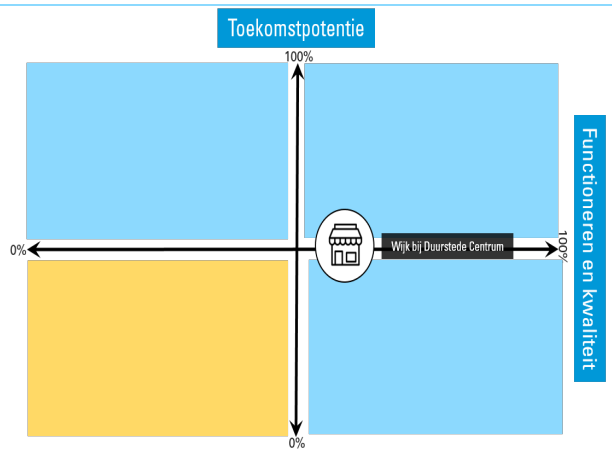
Kwaliteit: 76%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 47%



Totaalscore: 54%



Visie gemeente	• Het winkelhart van de gemeente met een gevarieerd aanbod aan winkels, horeca en overige voorzieningen zowel inwoners als toeristische bezoekers. Inzet op versterking huidige structuur. • Het winkelgebied mag levendiger en aantrekkelijker, het kleinschalige karakter blijft.
Maatregelen en acties	• Sfeervol, goed functionerend centrum met eigen identiteit en goede beoordeling op evenementen en horeca. Blijven investeren in vernieuwing: nieuwe concepten, winkelbeleving en unieke evenementen. • Focus op compact houden centrum en concentratie functies

3.15 Gemeente Woerden

Woerden Centrum

Locatie en impressie

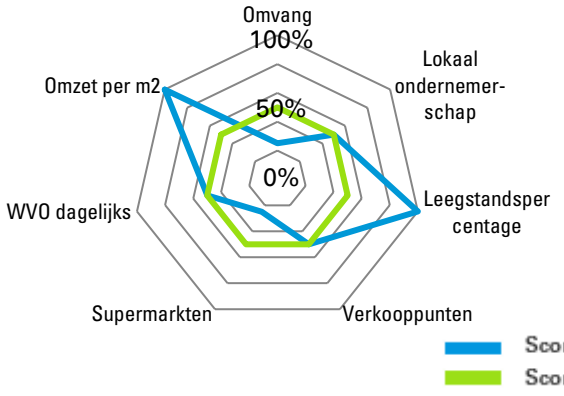




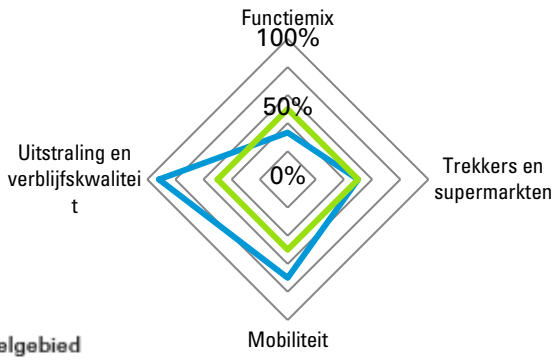
Type winkellocatie	Hoofdwinkelgebied klein
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 4.820, Niet-dagelijks: 17.570
Aantal verkooppunten	153
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	5% / 5%*
Werkgelegenheid	Detailhandel: 820, Totaal: 1.685

Economische effectrapportage

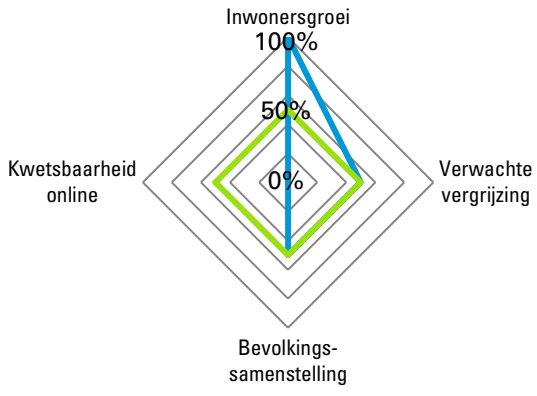
Huidig functioneren: 53%



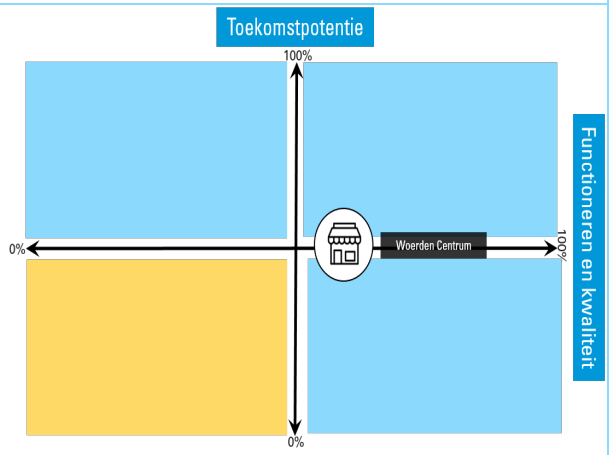
Kwaliteit: 72%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 56%



Totaalscore: 61%

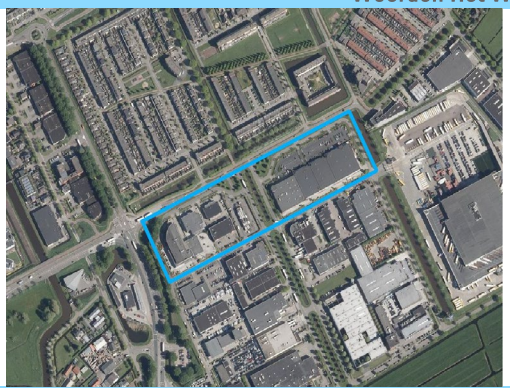


Visie gemeente	• Stimuleren recreatief winkelaanbod binnen het aangewezen kernwinkelgebied, behoud en versterken boodschappenfunctie, bevorderen uniek winkelaanbod en compact houden van het kernwinkelgebied. • Inspelen op 'beleving': openstaan voor flexibiliteit en functiemenging.
Maatregelen en acties	• Sfeervol centrum met eigen identiteit. Supermarktaanbod beperkt in centrum beperkt, betaald parkeren voor de supermarkt een mogelijke belemmering, • Kwalitatief versterken van functiemix, structurele leegstand op kansarme locaties verkleuren. • Voorop in innovatie: nieuwe concepten, technieken, winkelbeleving en unieke evenementen.

*Gebaseerd op lokale gegevens

Woerden Het Woonrond

Locatie en impressie

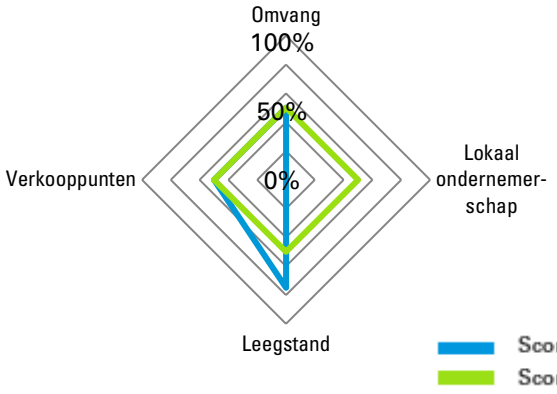




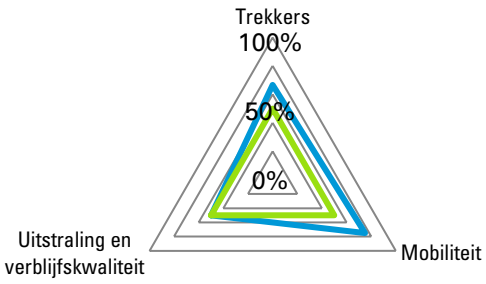
Type winkellocatie	Grootschalige concentratie
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 0, Niet-dagelijks: 18.725
Aantal verkooppunten	12
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	3,9% / 7,7%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 100, Totaal: 235

Economische effectrapportage

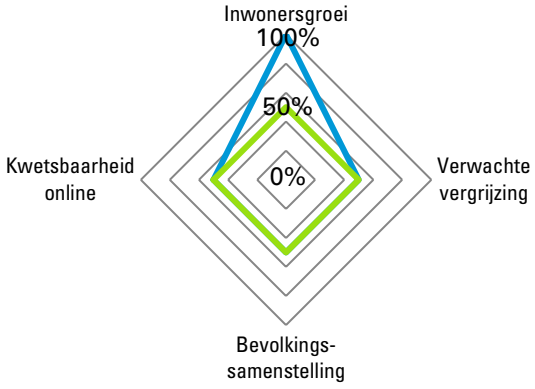
Huidig functioneren: 44%



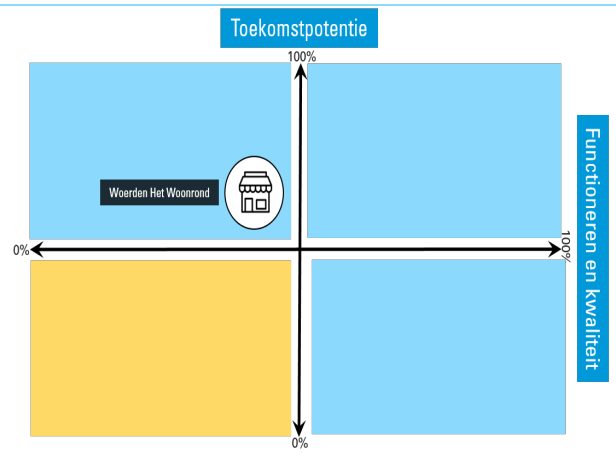
Kwaliteit: 53%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 63%



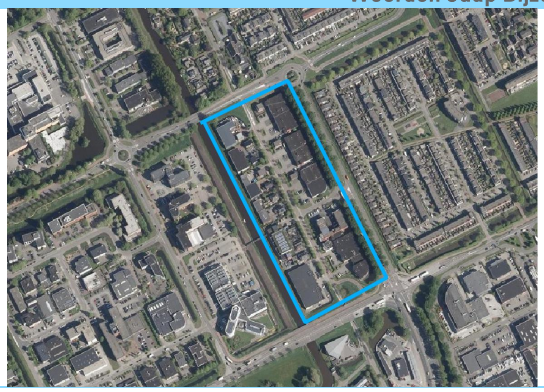
Totaalscore: 47%



Visie gemeente	• Winkelgebied met bovenlokaal verzorgende functie voor doelgerichte aankopen (zoals meubelen, keukens, doe-het-zelfartikelen). De winkelconcentratie kan versterkt worden door verdere clustering van winkels in woninginrichting • Het bestemmingsplan vormt het uitvoeringskader van de beoogde locatie
Maatregelen en acties	• Goed onderhouden PDV-locatie met voldoende parkeermogelijkheden. Verblijfskwaliteit kan worden verbeterd door meer samenhang in uitstraling vastgoed/uitstraling en sfeerverhogende objecten/elementen.

Woerden Jaap Bijzerweg

Locatie en impressie

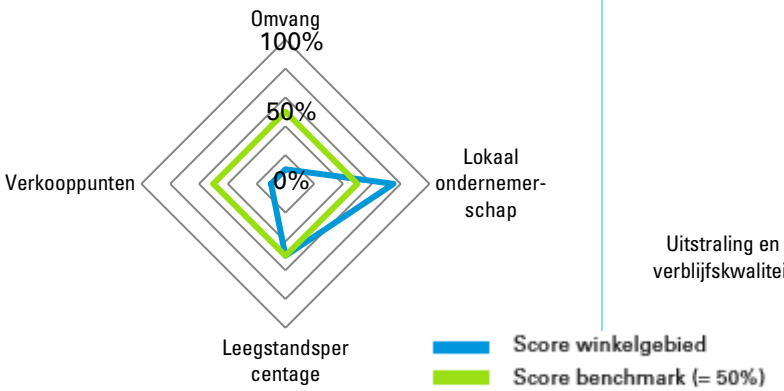




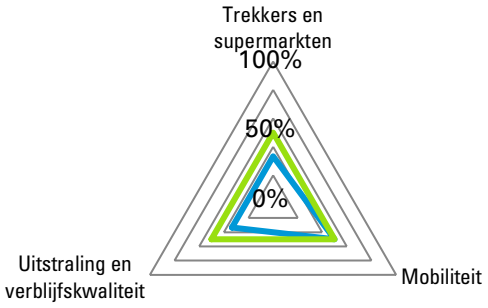
Type winkellocatie	Grootschalige concentratie
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 0, Niet-dagelijks: 7.795
Aantal verkooppunten	9
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	4,4% / 10,0%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 75, Totaal: 310

Economische effectrapportage

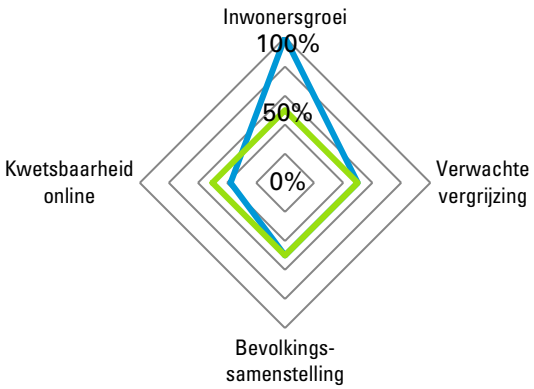
Huidig functioneren: 44%



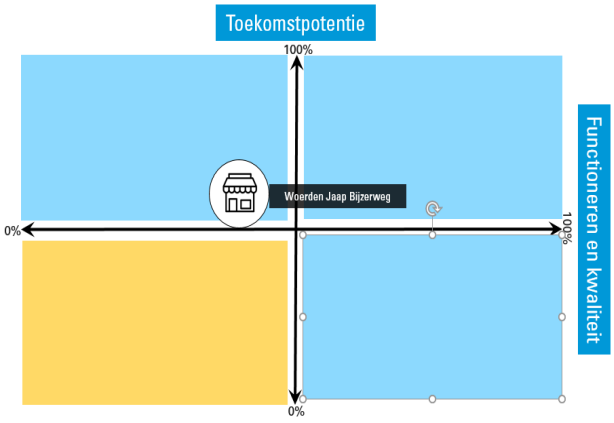
Kwaliteit: 42%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 59%



Totaalscore: 48%



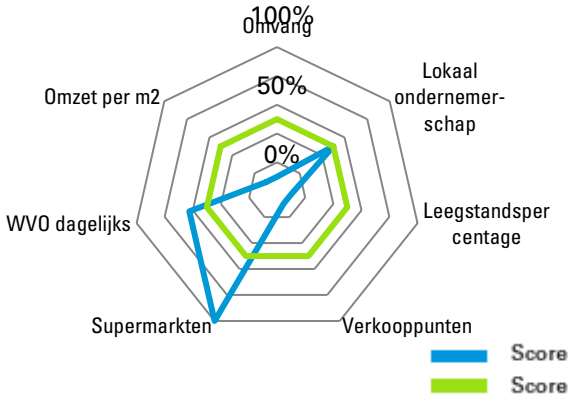
Visie gemeente	• Concentratie van enkele grootschalige winkels in volumineuze artikelen. Het bestemmingsplan vormt het uitvoeringskader van de beoogde locatie
Maatregelen en acties	• Hoogwaardige uitstraling vanaf Europabaan, daarnaast worden enkele panden herontwikkeld, waardoor uitstraling aan Jaap Bijzerweg verder zal verbeteren • Eenheid in gebied kan verbeterd worden door meer gezamenlijke uitingen/profilering en uitstraling

3.16 Gemeente Zeist

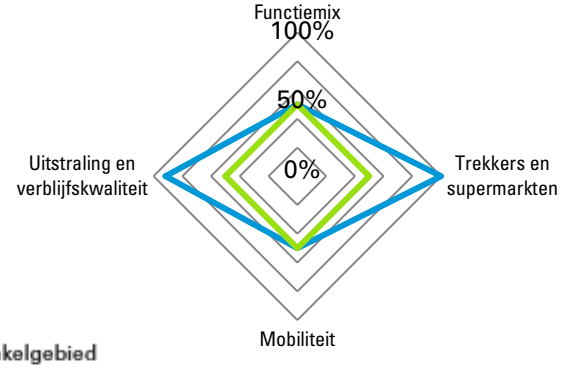
Zeist Centrum	
Locatie en impressie	 
Type winkellocatie	Hoofdwinkelgebied groot
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 9.050, Niet-dagelijks: 34.135
Aantal verkooppunten	222
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	20,1% / 22,4%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 1.310, Totaal: 4.190

Economische effectrapportage

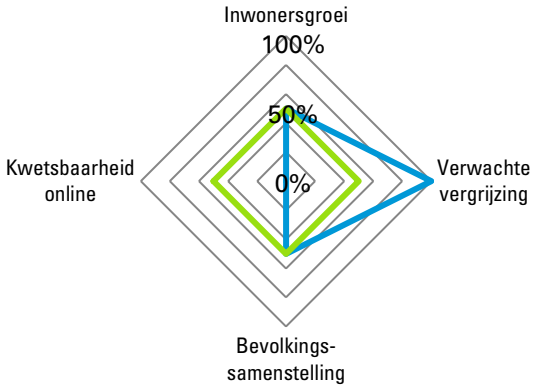
Huidig functioneren: 37%



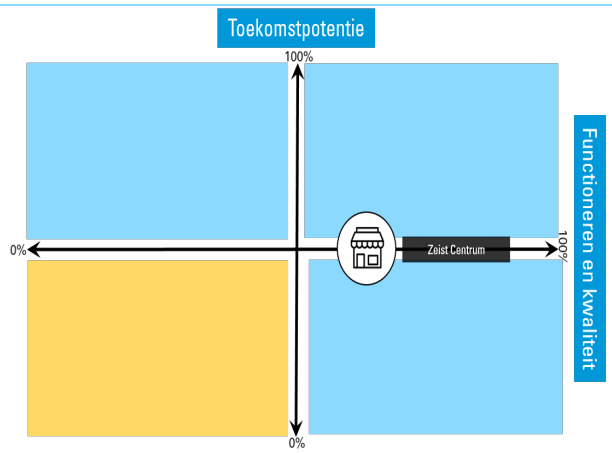
Kwaliteit: 74%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 50%



Totaalscore: 53%



Visie gemeente	• Keuze voor een compacte kern en profilering rondom de begrippen Groen, Gezond, Gastvrij, Geschiedenis en Gezellig. Focus ligt op concentratie van voorzieningen, versterking van onderlinge samenhang van (deel)gebieden en het uitdragen van een duidelijke identiteit.
Maatregelen en acties	• Inzetten op compactere structuur en concentratie functies. Initiatieven leegstaande units faciliteren: verkleuren naar niet-winkelfuncties (horeca, maatschappelijk, voorzieningen) op kansarme locaties en vastgoedaanbod op maat (schakelen units, opknippen). • Straatbeeld op de Steynlaan onrustig, zet in op betere fietsparkeermogelijkheden en vrije trottoirs.

Zeist Dijnselburgerlaan

Locatie en impressie

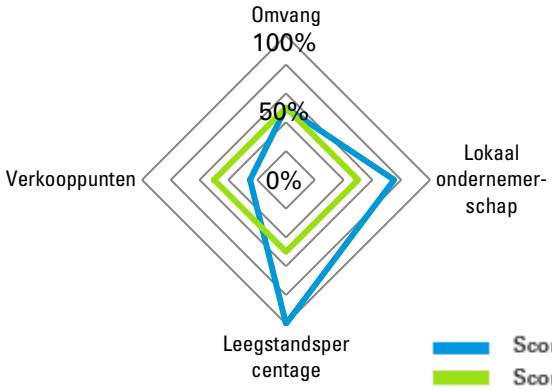




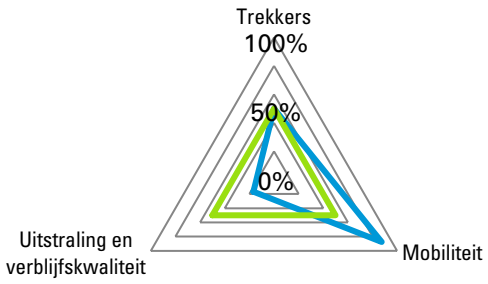
Type winkellocatie	Grootschalige concentratie
Omvang in m² wvo	Dagelijks: 0, Niet-dagelijks: 1.725
Aantal verkooppunten	6
Leegstandspercentage (wvo / verkooppunten)	0%
Werkgelegenheid	Detailhandel: 10, Totaal: 150

Economische effectrapportage

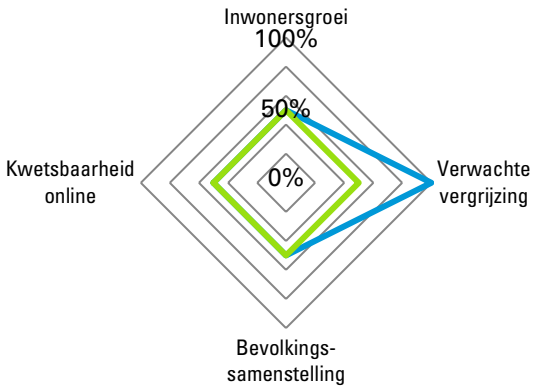
Huidig functioneren: 63%



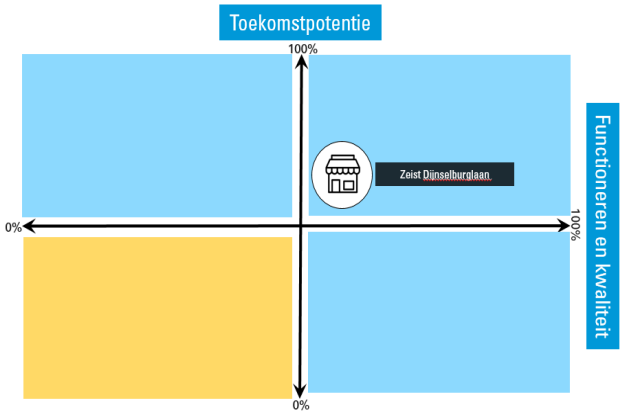
Kwaliteit: 46%



Toekomstpotentie winkelfunctie: 63%



Totaalscore: 57%



Visie gemeente	• Primaire locatie voor volumineuze detailhandel in Zeist.
Maatregelen en acties	• Vasthouden aan huidig volumineus profiel en bijbehorende branchering • Bereikbaarheid (auto en fiets) op orde houden

stec
groep

Bijlagen

Locatieprofielen bedrijventerreinen U16

Stec Groep aan stad Utrecht en regio U16

Rick Meijerink en Guido van der Molen
6 mei 2020

stec
groep

Inhoudsopgave

Locatieprofielen bedrijventerreinen 2

Toelichting profiel, (sub)indicatoren, scores en acties en maatregelen 2
Gemeente Bunnik 6
Gemeente De Bilt 8
Gemeente De Ronde Venen 11
Gemeente Houten 12
Gemeente IJsselstein 16
Gemeente Lopik 19
Gemeente Montfoort 20
Gemeente Nieuwegein 23
Gemeente Oudewater 27
Gemeente Stichtse Vecht 28
Gemeente Utrecht 31
Gemeente Utrechtse Heuvelrug 41
Gemeente Vijfheerenlanden 43
Gemeente Wijk bij Duurstede 50
Gemeente Woerden 51
Gemeente Zeist 57

Locatieprofielen bedrijventerreinen

Toelichting profiel, (sub)indicatoren, scores en acties en maatregelen

Hieronder leest u welke indicatoren er in het locatieprofiel voor bedrijventerreinen zijn opgenomen.. Onderdeel van het locatieprofiel zijn (sub)indicatoren voor een compacte beoordeling van de sociaaleconomische en ruimtelijke kwaliteit van de locaties. Hieronder geven we een toelichting op de manier van scoren en de betekenis van een score.

Locatie en impressie

De blauwe vlak op de luchtfoto geeft de afbakening van het bedrijventerrein, zoals deze gehanteerd wordt door provincie Utrecht / IBIS (URL: https://webkaart.provincie-utrecht.nl/viewer/app/Webkaart?). We merken op dat in enkele gevallen de begrenzing is aangepast, zodat dit beter aansluit op de werkelijkheid. De impressie betreft een foto gemaakt tijdens de schouw.

Datum Schouw	Gemeenten
12 augustus	Utrechtse Heuvelrug, Wijk bij Duurstede, Houten, Bunnik, Zeist, De Bilt.
13 augustus	Nieuwegein, Utrecht, Stichtse Vecht.
14 augustus	IJsselstein, Vijfheerenlanden.
2 september	Oudewater, Woerden, Montfort, Lopik.

Kerngegevens

We hanteren voor bereikbaarheid onderstaande indeling:

Icoon	Indeling	Door	Bron
 Autobereikbaarheid	Lokale weg	Gelegen aan lokale weg	Locatieschouw, Google Maps
	N-weg	Direct aan N-weg of binnen enkele minuten bereikbaar	
	Snelweg	Directe snelweg(afslag) of binnen enkele minuten bereikbaar	
 Multimodaliteit	Niet aanwezig	Geen multimodale voorzieningen aanwezig	Locatieschouw, Google Maps
	Laad- en loskade	Locatie beschikt over lood- en loskade	
	Rail(terminal)	Locatie beschikt over rail(-verbinding) of terminal	
 OV-bereikbaarheid	Niet aanwezig	Geen OV-voorzieningen aanwezig	Locatieschouw, NS-reisplanner Google Maps
	Bus	Locatie in directe nabijheid van een busstation	
	Trein	Locatie in directe nabijheid een treinstation	
 Fietspaden	Fietspaden	Op locatie zijn fietspaden aanwezig	Locatieschouw, Google Maps

Voor overige kerngegevens hanteren we onderstaande indeling:

Icoon	Indeling	Betekenis	Bron
 Autobereikbaarheid	Lokale weg	Gelegen aan lokale weg	Locatieschouw, Google Maps
	N-weg	Direct aan N-weg of binnen enkele minuten bereikbaar	
	Snelweg	Directe snelweg(afslag) of binnen enkele minuten bereikbaar	
 Multimodaliteit	Niet aanwezig	Geen multimodale voorzieningen aanwezig	Locatieschouw, Google Maps
	Laad- en loskade	Locatie beschikt over lood- en loskade	
	Rail(terminal)	Locatie beschikt over rail(-verbinding) of terminal	
 OV-bereikbaarheid	Niet aanwezig	Geen OV-voorzieningen aanwezig	Locatieschouw, NS-reisplanner Google Maps
	Bus	Locatie in directe nabijheid van een busstation	
	Trein	Locatie in directe nabijheid een treinstation	
 Fietspaden	Fietspaden	Op locatie zijn fietspaden aanwezig	Locatieschouw, Google Maps

Voor overige kerngegevens hanteren we onderstaande indeling:

Indeling	Maat	Betekenis	Bron
Netto uitgegeven in hectare	S	0 – 10 hectare	IBIS, 2019; bewerking Stec groep, 2019
	M	10 – 50 hectare	
	L	50 – 100 hectare	
	XL	> 100 hectare	
Bruto omvang in hectare	Hectares, afgerond op 1 decimaal	Bruto oppervlakte van de locatie	IBIS, 2019
Nog uitgeefbaar in hectare	Hectares, afgerond op 1 decimaal	Netto oppervlakte nog uitgeefbaar	
Werkgelegenheid	Aantal werkzame personen, afgerond op vijftallen	Totaal aantal werkzame personen op locatie, inclusief uitzendkrachten	PAR, 2019 (peiljaar gegevens 2018); bewerking Stec Groep, 2019
	Aantal vestigingen, afgerond op vijftallen	Totaal aantal bedrijfsvestigingen op locatie	
Internsief ruimtegebruik	Netto/Bruto verhouding	Inzicht in verhoudig private kavels ten opzichte van publieke ruimte (wegen, groen etc.) van de locatie	IBIS, 2019
	Floor Space Index (FSI)	Inzicht in verhouding tussen bebouwde vloeroppervlak en de netto oppervlakte	IBIS, 2019 & BAG 2018

Werkgelegenheidsverdeling

Toont de werkgelegenheidssegmenten op een bedrijventerreinen. Het percentage toont het aandeel van het segment binnen de totale werkgelegenheid op de betreffende locatie. Voor de bedrijventerreinen maken we onderscheid in vijf segmenten. We hanteren onderstaande indeling:

Segment	Bedrijfsactiviteiten	SBI Afdeling	Bron
Bouw, handel en reparatie	Bouwnijverheid, handel in en reparatie van auto's, motorfietsen en aanhangers. Aanvullend zijn activiteiten in sector landbouw opgenomen.	Afdeling: 41, 42, 43, 45 Aanvullend: 01 t/m 03	PAR, 2019 (peiljaar gegevens 2018); bewerking Stec Groep, 2019
Industrie	Diverse vormen van industrie, waaronder de metaalindustrie, transportmiddelenindustrie, chemische industrie, bouwproductenindustrie, kleding- en textielindustrie, nutsbedrijven, afval(water)beheer en sanering, recycling, voedingsmiddelenindustrie.	Afdeling: 06 t/m 39	
Logistiek & groothandel	Groothandel en handelsbemiddeling, vervoer en opslag, logistieke dienstverlening, e-commerce, pakketdiensten	Afdeling: 46, 49 t/m 53	
ICT, zakelijke en overige dienstverlening	ICT, financiële diensten, vastgoed, advies, R&D, zakelijke diensten, verhuur, overheid, onderwijs en zorg	Afdeling: 58 t/m 88	
Consumentendiensten	Detailhandel, horeca, leisure, cultuur, sport & recreatie en overige dienstverlening	Afdeling: 47, 55, 56, 90 t/m 99	

Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

De bedrijventerreinen zijn voor de compacte beoordeling van de sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit gescoord op vier hoofdindicatoren en enkele subindicatoren. De hoofdindicatoren zijn:

- Banen & Vestigingen
- Kwaliteiten voorraad
- Ruimtelijke kwaliteit
- Overig

Banen & Vestigingen

Subindicator	Betekenis	Waarde	Bron
Ontwikkeling banen	Ontwikkeling van het aantal werkzame personen tussen 2009 en 2018 (inclusief vergelijking met andere locaties binnen de U16)	Een locatie scoort bovengemiddeld als de werkgelegenheid is gestegen ten opzichte van 2009. Een even zo belangrijke indicator is de verhouding tussen de toe of afname van de locatie ten opzichte van andere locaties in U16. • (-) Benedengemiddeld: een daling van de werkgelegenheid op de locatie van ten minste 10% van de werkgelegenheid • (0) Gemiddeld: een ontwikkeling van de werkgelegenheid op de locatie van -10% tot 10% • (+) Bovengemiddeld: een stijging van de werkgelegenheid op de locatie van ten minste 10% van de werkgelegenheid	PAR, 2019
Ontwikkeling vestigingen	Ontwikkeling van het aantal vestigingen op de locatie tussen 2009 en 2018 (inclusief vergelijking met andere locaties binnen de U16)	Een locatie scoort bovengemiddeld als het aantal vestigingen is gestegen ten opzichte van 2009. Een even zo belangrijke indicator is de verhouding tussen de toe of afname van de locatie ten opzichte van andere locaties in U16. • (-) Benedengemiddeld: een daling van het aantal vestigingen op de locatie van ten minste 10% van het totaal aantal vestigingen • (0) Gemiddeld: een ontwikkeling van het aantal vestigingen op de locatie van -10% tot 10% • (+) Bovengemiddeld: een stijging van het aantal vestigingen op de locatie van ten minste 10% van het aantal vestigingen	PAR, 2019
Indirecte werkgelegenheid	Mate waarin de locatie voorziet in indirecte banen (werkgelegenheid). De indirecte werkgelegenheid is afhankelijk per werk-gelegenheidssector	Een locatie scoort bovengemiddeld wanneer de locatie zorgt voor een relatief hoge indirecte werkgelegenheid. De werkgelegenheidssectoren onderwijs en openbaar bestuur leveren bijvoorbeeld minder indirecte werkgelegenheid op dan de sectoren bouw, transport en gezondheidszorg. De score wordt bepaald op basis van de gemiddelde multiplier van de locatie (bedrijventerrein) ten opzichte van de gemiddelde multiplier in U16.	PAR, 2019
Circulaire potentie bedrijvigheid	Aanwezigheid sectoren met relatief grote grondstof- en afvalstromen (zoals kunststofverwerkende industrie, afval- en recycling, voedings-middelenindustrie bouwsector, etc.)	Een locatie scoort bovengemiddeld wanneer het aandeel van werknemers in sectoren met hoge circulaire potentie 15% of meer bedraagt. • (-) Benedengemiddeld: aandeel werknemers in sectoren met hoge circulaire potentie kleiner < 5% • (0) Gemiddeld: aandeel werknemers in sectoren met hoge circulaire potentie tussen 5% – 15% • (+) Bovengemiddeld: aandeel werknemers in sectoren met hoge circulaire potentie > 15%	PAR, 2019

Kwaliteiten voorraad

Subindicator	Betekenis	Waarde	Bron
Leeftijd vastgoed	Mate van veroudering van vastgoed door te kijken naar de leeftijd (bouwjaar) van de voorraad	Een locatie scoort bovengemiddeld als de vastgoedvoorraad gemiddeld een bouwjaar heeft vanaf 1990. Aandacht is nodig voor vastgoed met een bouwjaar voor 1975. • (-) Benedengemiddeld: de vastgoedvoorraad op de locatie heeft gemiddeld een bouwjaar van voor 1975 • (0) Gemiddeld: de vastgoedvoorraad op de locatie heeft gemiddeld een bouwjaar tussen 1975 en 1990 • (+) Bovengemiddeld: een vastgoedvoorraad met een gemiddeld bouwjaar vanaf 1990	BAG, 2018 (peildatum oktober)
Courantheid panden	Mate waarin panden op de locatie courant zijn. Een pand is in dat geval een geschikte vestigingsplek voor een gemiddelde bedrijfsruimtegebruik-er. We kijken naar de uitstraling en staat	Een locatie scoort bovengemiddeld als de panden courant zijn (uitstraling en staat van gebouwen, gevels en omgeving). • (-) Benedengemiddeld: in huidige situatie slechte of matige uitstraling en staat van panden, gevels en omgeving. Veel panden kenmerken zich door een beperkte inpandige vrije hoogte van het bedrijfspand • (0) Gemiddeld: uitstraling en staat van gebouwen, gevels en omgeving zijn gemiddeld of de courantheid van panden op de locatie is sterk wisselend; courante panden worden afgewisseld door incourante panden	Locatieschouw

	van private panden, gevels en omgeving.	• (+) Bovengemiddeld: een courante uitstraling en staat van gebouwen, gevels en omgeving	
Intensief ruimtegebruik	Mate waarin op de locatie sprake is van intensief ruimtegebruik op basis van de *Floor Space Index (FSI)*	Een locatie scoort bovengemiddeld wanneer op de locatie sprake is van intensief ruimtegebruik. We kijken naar de FSI. Dit is de verhouding tussen het bebouwde vloeroppervlak en de oppervlakte van het terrein (netto uitgegeven). • (-) Benedengemiddeld: een FSI onder 0,55 • (0) Gemiddeld: een FSI tussen 0,55 en 0,75 • (+) Bovengemiddeld: een FSI boven 0,75	IBIS, 2019; BAG, 2019 (peildatum oktober);

Ruimtelijke kwaliteit

Subindicator	Betekenis	Waarde	Bron
Interne ontsluiting	Kwaliteit van auto-, fiets, voet- en OV-infrastructuur op de locatie (ook aandacht voor aanwezigheid bewegwijzering)	Een locatie scoort bovengemiddeld als de interne ontsluiting (auto, fiets, voet en OV; en bewegwijzering) goed op orde is. Voldoet een locatie niet of nauwelijks aan deze eisen dan scoort de locatie benedengemiddeld. • (-) Benedengemiddeld: slechte/matige interne ontsluiting • (0) Gemiddeld: interne ontsluiting voldoende voor locatie • (+) Bovengemiddeld: sterke interne ontsluiting op locatie	Locatieschouw
Parkeervoorzieningen	Aanwezigheid van parkeergelegenheid op eigen terrein (dus geen auto's op plekken waar dit hinder veroorzaakt)	Een locatie scoort bovengemiddeld als parkeervoorzieningen (op eigen terrein) op orde zijn. Kortom; géén wildparkeren. • (-) Benedengemiddeld: onvoldoende parkeergelegenheid (op eigen terrein of in openbaar gebied). Veel wildparkeren • (0) Gemiddeld: parkeervoorzieningen op eigen terrein (en in openbaar) gebied voldoende voor locatie • (+) Bovengemiddeld: ruim voldoende parkeergelegenheid (op eigen terrein) of in openbaar gebied	Locatieschouw
Beheer openbare ruimte	Kwaliteit van de openbare ruimte (infrastructuur, groenstructuren, verlichting, staat van onderhoud etc.)	Een locatie scoort bovengemiddeld wanneer de kwaliteit van de openbare ruimte (basisvoorwaarden) goed op orde is, zoals onderhoud en beheer infrastructuur (grijs), openbare groenstructuren, verlichting, parkeervoorzieningen etc. • (-) Benedengemiddeld: slechte/matige kwaliteit openbare ruimte (beschadigingen, uitgesteld onderhoud, etc.) • (0) Gemiddeld: kwaliteit openbare ruimte is voldoende • (+) Bovengemiddeld: sterke kwaliteit openbare ruimte	Locatieschouw
Marktconformiteit werkomgeving	Aanwezigheid van (horeca)voorzieningen beschikbaarheid van glasvezel, stedelijke omgeving, aandeel groen, afstand tot bushalte/treinstation (OV-bereikbaarheid) en fietspaden.	Een locatie scoort bovengemiddeld als de werkomgeving voldoet aan meerdere gunstige kenmerken op het gebied van stedelijkheid, bereikbaarheid, groen en gezond. • (-) Benedengemiddeld: locatie beschikt over een minimaal aantal kenmerken van een marktconforme werkomgeving • (0) Gemiddeld: locatie voldoet aan enkele kenmerken van een marktconforme werkomgeving • (+) Bovengemiddeld: locatie voldoet aan meerdere of alle kenmerken van een marktconforme werkomgeving	Klimaatatlas.nl; Groenkaart Nederland; Locatieschouw;

Overig

Subindicator	Betekenis	Waarde	Bron
Organisatiegraad ondernemers	Aanwezigheid van samenwerkingsvorm (collectieve beveiliging, eigen ondernemers-vereniging, park-management, BIZ)	Een locatie scoort bovengemiddeld wanneer op de locatie parkmanagement of een BIZ (Bedrijfsinvesteringszone) is. • (-) Benedengemiddeld: géén actieve samenwerkingsvorm • (0) Gemiddeld: aanwezigheid van collectieve beveiliging, eigen (of actieve grotere) ondernemersvereniging • (+) Bovengemiddeld: parkmanagement of BIZ aanwezig	IBIS i.c.m. lokale input gemeente, website/informatie bedrijfsleven

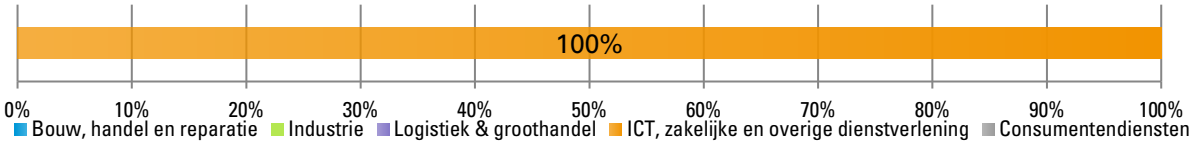
Visie gemeente

Toekomststrategie van de gemeente met betrekking tot het bedrijventerrein.

Gemeente Bunnik

Burgweg (Odijk)

Burgweg (Odijk)											
Locatie en impressie											
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets	
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden	
	Netto uitgegeven in hectare										
	5,5 hectare			S			M		L		XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare							
	7,0 hectare			0							
	Werkgelegenheid										
	15 werkzame personen			**2** vestigingen							
	Intensiteit ruimtegebruik										
	Netto/Bruto verhouding: **0,79**			Floor Space Index: **10%**							

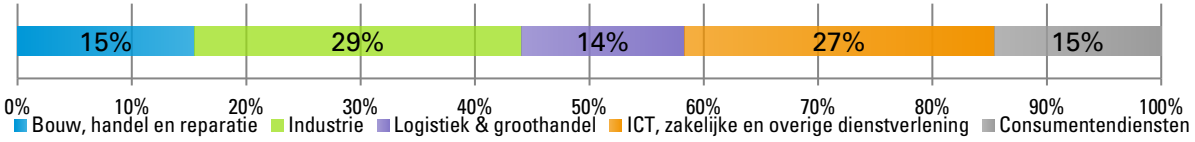


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid	-		
	Circulaire potentie bedrijvigheid	-		
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving	-		
Overig	Organisatiegraad ondernemers	-		
Kansen en knelpunten	• In buitengebied gelegen, ver buiten stedelijk gebied. • Weinig intensief ruimtegebruik, maar verklaarbaar vanwege type bedrijvigheid (kwekerij). • Geen eigen ondernemerscollectief.			
Visie gemeente	• Kwaliteit van bedrijventerreinen in de gemeente Bunnik is op orde. Op geen van de bedrijventerreinen is sprake van een grote herstructureringsopgave.			

Industriegebied Oost/De Rumpst & Zuid/Kosterijland

Industriegebied Oost/De Rumpst & Zuid/Kosterijland (Bunnik)											
Locatie en impressie											
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets	
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden	
	Netto uitgegeven in hectare										
	39,4 hectare			S			M		L	XL	
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare							
	47,8 hectare			0							
	Werkgelegenheid										
	1.450 werkzame personen			**130** vestigingen							
	Intensiteit ruimtegebruik										
	Netto/Bruto verhouding: **0,82**			Floor Space Index: **68%**							



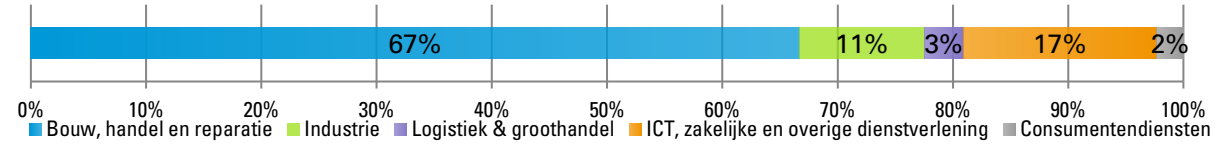
Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid		0	
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting	-		
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers	-		
Kansen en knelpunten	• Aantal banen met ruim 11% gedaald. Met 1.450 banen wel belangrijke locatie voor gemeente. • De bedrijventerreinen liggen ingeklemd tussen kern Bunnik en snelweg A12. Er zijn veel smalle wegen met regelmatig eenrichtingsverkeer. • Vastgoed in het gebied is sterk wisselend van kwaliteit. Industriegebied Oost-De Rumpst (ten noorden spoorweg) is zwaar verouderd.			
Visie gemeente	• Kwaliteit van bedrijventerreinen in de gemeente Bunnik is op orde. Op geen van de bedrijventerreinen is sprake van een grote herstructureringsopgave.			

Gemeente De Bilt

Larenstein

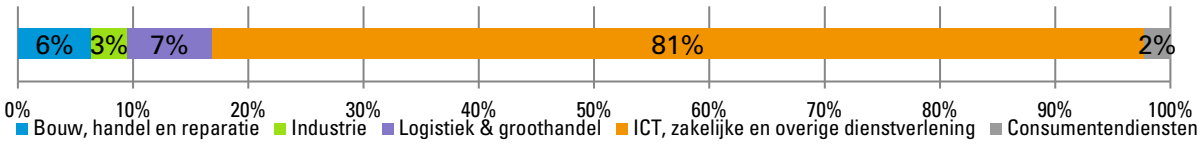
Larenstein (De Bilt)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	5,9 hectare			S			M		L	XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	17,9 hectare			1,1						
	Werkgelegenheid									
	385 werkzame personen			**45** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,39**			Floor Space Index: **68%**						



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit				
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed			+
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers			+
Kansen en knelpunten	• Jong bedrijventerrein (start uitgifte 2009) in groene omgeving. Nog enkele kavels beschikbaar. • Relatief veel banen in de sectoren bouw en industrie. Daardoor hoge aanwezigheid van banen met relatief grote grondstof- en afvalstromen (hoge circulaire potentie). • Sec bereikbaar via lokale wegen en busverbinding; niet ideaal voor bedrijven in de bouwsector.			
Visie gemeente	• -			

Rembrandtlaan

Rembrandtlaan (Bilthoven)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	2,8 hectare			S			M		L	XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	8 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	610 werkzame personen			**90** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,35**			Floor Space Index: **195%**						

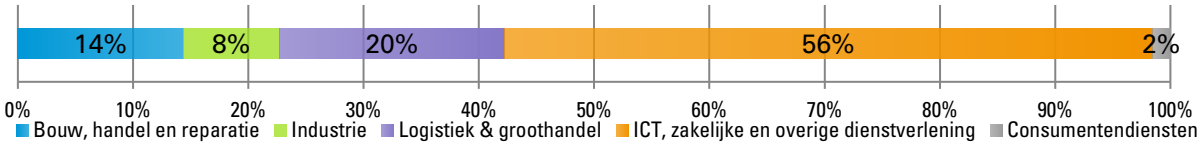


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid		0	
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik			+
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers	-		
Kansen en knelpunten	• Locatie in kern Bilthoven, op loopafstand van NS-station Bilthoven. Met circa 610 banen een belangrijke locatie voor de gemeente. Zowel aantal banen als vestigingen is gegroeid. Relatief groot aandeel kantoorachtig vastgoed en bedrijvigheid (dienstverlening en gezondheidszorg). • Gedeelte vastgoedvoorraad is incourant (verouderd), maar ook enkele nieuwe panden. • Geen ondernemerscollectief op bedrijventerrein aanwezig.			
Visie gemeente	• -			

Weltevreden

Weltevreden (De Bilt)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	6,6 hectare				S		M		L	XL
	Bruto omvang in hectare				Nog uitgeefbaar netto in hectare					
	6,6 hectare				0					
	Werkgelegenheid									
	250 werkzame personen				**30** vestigingen					
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **1,00**				Floor Space Index: **15%**					



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit				
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid		0	
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers	-		
Kansen en knelpunten	• (Kleine) daling aantal banen in de periode 2009-2018 (-5%). • Geen uitbreiding mogelijk. Of dit gaat ten kosten van groene ruimte (directe omgeving). • Kleinschalig terrein met functioneel, maar verouderd vastgoed; bouwjaar +/- 1985. Een deel van het vastgoed is incourant. Naast bedrijfsfuncties in directe omgeving maatschappelijke functies. • Geen ondernemerscollectief op bedrijventerrein aanwezig.			
Visie gemeente	• -			

Gemeente De Ronde Venen

Bedrijventerrein Mijdrecht

Bedrijventerrein Mijdrecht (Mijdrecht)

Locatie en impressie

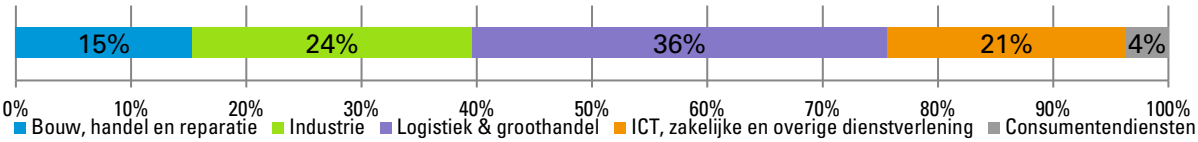




Kerngegevens

Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

Netto uitgegeven in hectare				
148,4 hectare	S	M	L	XL
Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare			
175,2 hectare	0,2			
Werkgelegenheid				
5.810 werkzame personen	**480** vestigingen			
Intensiteit ruimtegebruik				
Netto/Bruto verhouding: **0,85**	Floor Space Index: **45%**			



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

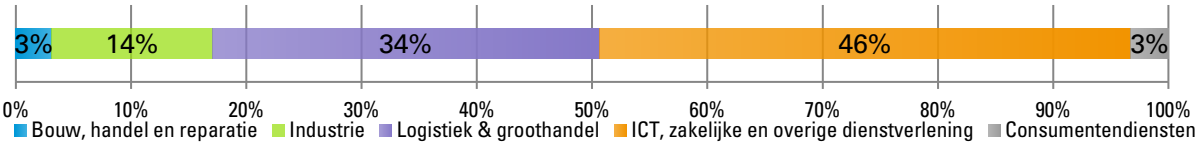
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
	Circulaire potentie bedrijvigheid		0	
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	

Kansen en knelpunten	• Met circa 5.800 arbeidsplaatsen in 2018 is Bedrijventerrein Mijdrecht van grote omvang in termen van werkgelegenheid. Belangrijke locatie voor gemeente en regio. • Kwaliteit vastgoed is over het algemeen goed op orde, wel sterk wisselend per (deel)gebied. • Aandeel groen op bedrijventerrein (uitgezonder S.C. Johnson) belangrijk aandachtspunt.
Visie gemeente	• Inzetten op uitbreiding van het bedrijventerrein.

Gemeente Houten

De Meerpaal

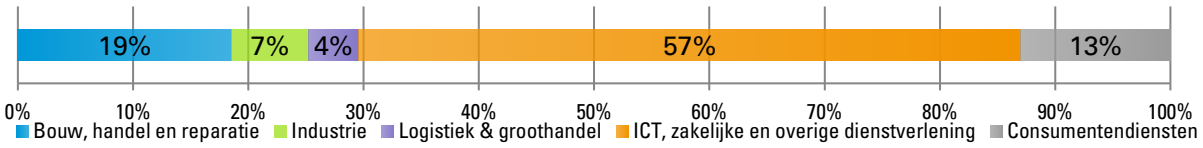
De Meerpaal (Houten)										
Locatie en impressie										
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	31 hectare			S		M		L		XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	50 hectare			3,3						
	Werkgelegenheid									
	4.520 werkzame personen			**175** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,69**			Floor Space Index: **82%**						



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit				
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid	-		
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed			+
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik			+
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Circulaire potentie is laag, maar past bij het type terrein met veel hoogwaardige bedrijvigheid. • Geen fietspaden op locatie aanwezig. Op het terrein wordt momenteel wel glasvezel aangelegd. • Op locatie is collectieve beveiliging Stichting Beveiliging Bedrijventerreinen Houten (SBBH), maar geen eigen (ondernemers)vereniging of parkmanagementorganisatie aanwezig.			
Visie gemeente	• Gemeente Houten sluit zoveel mogelijk aan bij de ruimtelijk-economische koers van de U10.			

De Schaft

De Schaft (Houten)										
Locatie en impressie										
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	6,1 hectare			S		M		L		XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	10 hectare			**0,1**						
	Werkgelegenheid									
	965 werkzame personen			**100** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,61**			Floor Space Index: **83%**						

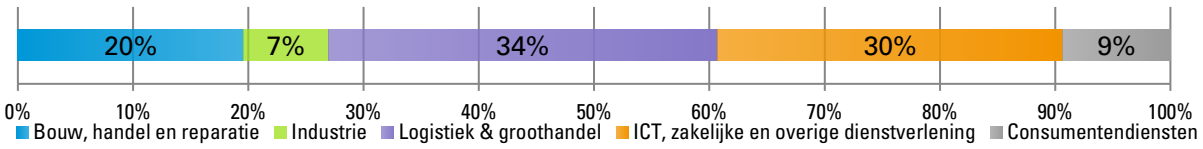


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed			+
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik			+
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Locatie is ingeklemd tussen woonwijken. Hoog aandeel kantoorachtige bedrijvigheid. • Ontsluiting van bedrijventerrein is niet optimaal; smalle wegen met parkeren langs de weg. Weinig parkeervoorzieningen eigen terrein en nauwelijks groenstructuren te herkennen. • Vastgoed functioneert wel naar behoren (courant); gebouwen/gevels zijn goed onderhouden. • Bereikbaarheid prima			
Visie gemeente	• Gemeente Houten sluit zoveel mogelijk aan bij de ruimtelijk-economische koers van de U10.			

Doornkade

Doornkade (Houten)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	15 hectare			S		M		L		XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	24 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	1.190 werkzame personen			**125** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,70**			Floor Space Index: **70%**						



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving			+
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Hoeveelheid banen tussen 2009 en 2018 nagenoeg gehalveerd (-48%). • Vastgoed (gevels, algehele uitstraling) ietwat verouderd. • Geen ondernemerscollectief aanwezig. Alleen collectieve beveiliging aanwezig op het terrein.			
Visie gemeente	• Gemeente Houten sluit zoveel mogelijk aan bij de ruimtelijk-economische koers van de U10.			

Rondeel

Rondeel (Houten)

Locatie en impressie





Kerngegegevens

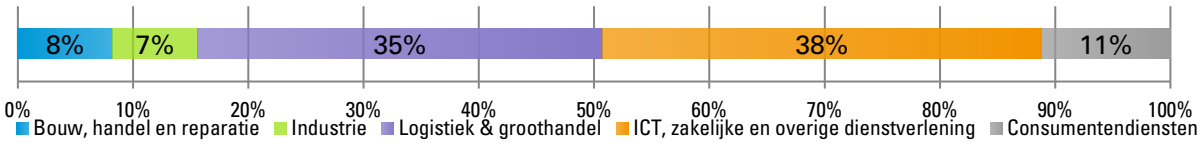
Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

Netto uitgegeven in hectare				
15 hectare	S	M	L	XL

Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare
24 hectare	0

Werkgelegenheid	
1.980 werkzame personen	**85** vestigingen

Intensiteit ruimtegebruik	
Netto/Bruto verhouding: **0,63**	Floor Space Index: **80%**



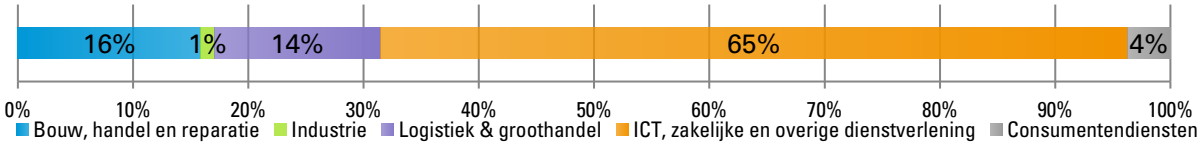
Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid	-		
	Circulaire potentie bedrijvigheid		0	
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed			+
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik			+
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving			+
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Geen ondernemerscollectief aanwezig. Collectieve beveiliging aanwezig. • Hoogwaardig terrein; echter wel leegstand aantal grote panden. • Terrein nagenoeg volgebouwd.			
Visie gemeente	• Gemeente Houten sluit zoveel mogelijk aan bij de ruimtelijk-economische koers van de U10.			

Gemeente IJsselstein

De Corridor

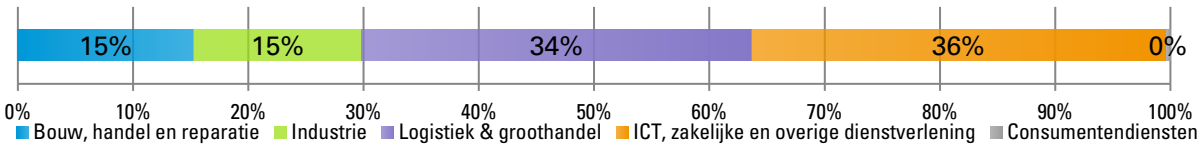
De Corridor (IJsselstein)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	6,7 hectare			S			M		L	XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	10,5 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	1.575 werkzame personen			**95** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,64**			Floor Space Index: **91%**						



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit				
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed			+
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik			+
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving			+
Overig	Organisatiegraad ondernemers	-		
Kansen en knelpunten	• Nieuw, hoogwaardig MKB-terrein (vooral kantoorachtige bedrijvigheid). In westelijk deel mogelijk een beperkt aantal parkeerplekken. Slecht beperkt aanwezig op eigen terrein. • Groenstructuren op de locatie zelf zijn beperkt aanwezig. Wel in direct omgeving. • Geen ondernemerscollectief aanwezig.			
Visie gemeente	• Nieuw, hoogwaardig MKB-terrein.			

IJsseloevers

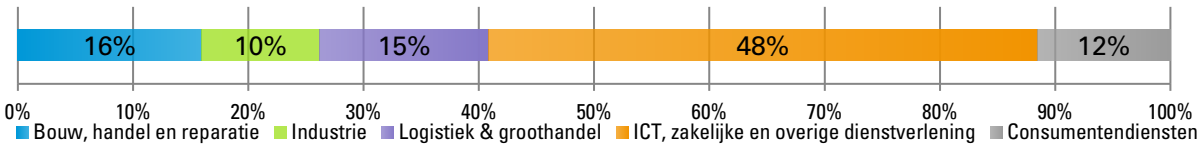
IJsseloevers (IJsselstein)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	6 hectare			S			M		L	XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	6 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	460 werkzame personen			**10** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **1,00**			Floor Space Index: **33%**						



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit				
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen	-		
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik			+
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen	-		
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers	-		
Kansen en knelpunten	• Locatie bestaat uit twee deelgebieden. Vooral noordelijk deel heeft vanwege ligging in kern IJsselstein weinig toekomstpotentie. Bedrijvigheid wordt omringt door woonbebouwing. • Een deel van het vastgoed is verouderd en ondernemers zijn niet georganiseerd.			
Visie gemeente	• -			

Over Oudland/Lagedijk/Paardenveld

Over Oudland/Lage Dijk/Paardenveld (IJsselstein)										
Locatie en impressie										
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	36,1 hectare			S			M		L	XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	55,3 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	5.015 werkzame personen			**260** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,65**			Floor Space Index: **100%**						

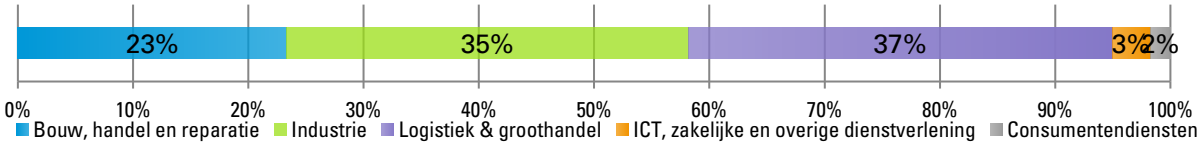


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit					
Indicator	Sub-indicator	Score			
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen				+
	Ontwikkeling vestigingen				+
	Indirecte werkgelegenheid			0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid				+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed			0	
	Courantheid panden				+
	Intensief ruimtegebruik				+
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting				+
	Parkeervoorzieningen			0	
	Beheer openbare ruimte			0	
	Marktconformiteit werkomgeving			0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers				+
Kansen en knelpunten	• Bedrijventerrein Lage Dijk (en delen van Paardenveld) kennen ouder bedrijfsvastgoed. Ondanks de leeftijd van het vastgoed scoort de locatie goed op courantheid van de panden. • Verschillende typen bedrijvigheid, waaronder enkele grote eindgebruikers (Westfort, Vermaat, etc.) • Weinig groen aanwezig. Locatie functioneert goed (wel enige leegstand op Paardenveld).				
Visie gemeente	• -				

Gemeente Lopik

De Copen

De Copen (Lopik)										
Locatie en impressie										
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	25 hectare			S		M		L		XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	35 hectare			1						
	Werkgelegenheid									
	1.305 werkzame personen			**85** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,74**			Floor Space Index: **63%**						



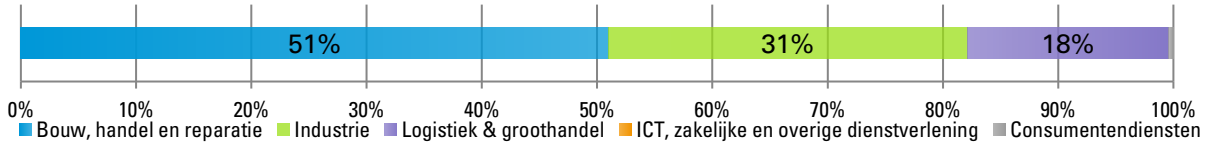
Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving	-		
Overig	Organisatiegraad ondernemers			+
Kansen en knelpunten	• Locatie is belangrijk voor gemeente Lopik. Goed voor ruim 1.300 banen. • Aantal doodlopende wegen wat de interne ontsluiting niet ten goede komt • Betrekkelijk laag aandeel groen op de locatie.			
Visie gemeente	• Werklocatie behouden. Bedrijventerrein De Copen wacht nog een uitbreiding van 3,5 hectare. Welke overigens al geheel vergeven is. Uitbreiding wacht op specifiek onderzoek.			

Gemeente Montfoort

Heeswijk

Heeswijk (Montfoort)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	9,2 hectare			S			M		L	XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	10,3 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	255 werkzame personen			**20** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,89**			Floor Space Index: **40%**						



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving	-		
Overig	Organisatiegraad ondernemers			+
Kansen en knelpunten	• Relatief klein bedrijventerrein. Kargro beeldbepalend bedrijf dat zich richt op het circulair verwerken van gedemonteerde vrachtwagen- en personenautobanden. • Terrein met versteende uitstraling door de nieuw aangelegde wegen en een gebrek aan groen. • Weinig intensief ruimtegebruik, maar verklaarbaar vanwege type bedrijvigheid (o.a. Kargro). Buitenruimte en parkeergelegenheid zijn van belang voor de bedrijfsvoering.			
Visie gemeente	• Invloedsfeer gemeente is hier gering. Betreft een volledig privaat terrein met eigen VVE.			

IJsselveld (inclusief Kop)

IJsselveld inclusief Kop (Montfoort)

Locatie en impressie





Kerngegegevens

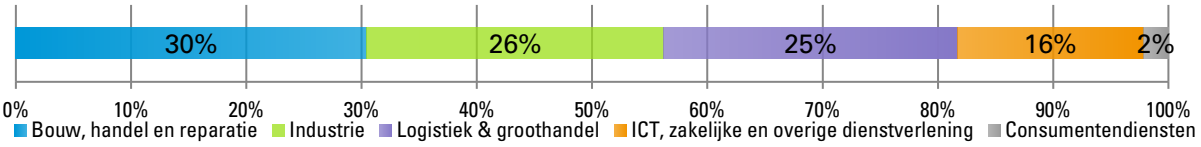
Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

Netto uitgegeven in hectare				
18,4 hectare	S	M	L	XL

Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare
39 hectare	0

Werkgelegenheid	
1.755 werkzame personen	**145** vestigingen

Intensiteit ruimtegebruik	
Netto/Bruto verhouding: **0,50**	Floor Space Index: **107%**



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik			+
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen		0	+
	Beheer openbare ruimte		0	+
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	

Kansen en knelpunten	• Aantal grote en belangrijke industriële bedrijven (Inter Rutgers, Kiremko, Dumaco Montfoort). Belangrijke locatie voor gemeente Montfoort met ruim 1.750 banen. Dit is een stabiel aantal. • Ruimte wordt intensief gebruik. Kwaliteit kavels en panden in hoofdlijn op orde (en courant). Wel aandachtspunt naar toekomst. Aandeel groen op met name private kavels kan beter. • Aantal doodlopende wegen; komt de interne ontsluiting niet ten goede.
Visie gemeente	• Samen met bedrijven (parkmanagement) slechte plekken aanpakken en kwaliteit borgen.

Willeskop

Willeskop (Willeskop)

Locatie en impressie





Kerngegegevens

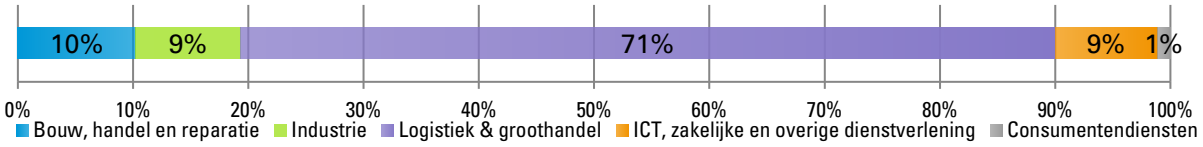
Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

Netto uitgegeven in hectare				
13,8 hectare	S	M	L	XL

Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare
14,4 hectare	0

Werkgelegenheid	
430 werkzame personen	**20** vestigingen

Intensiteit ruimtegebruik	
Netto/Bruto verhouding: **0,96**	Floor Space Index: **27%**



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid			+
	Circulaire potentie bedrijvigheid		0	
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving	-		
Overig	Organisatiegraad ondernemers			+

Kansen en knelpunten

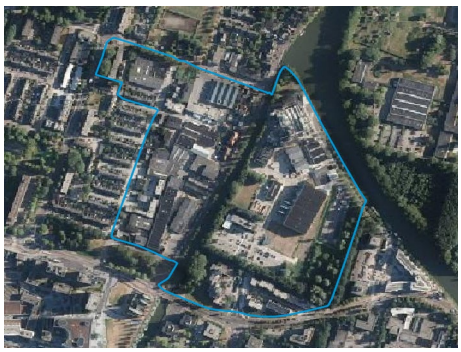
- Relatief klein bedrijventerrein bestaande uit twee delen. In zuidelijk gebied bevindt zich Jan Snel (bouwbedrijf, veel buitenopslag). Hetzelfde beeld ook in het noordelijk gebied (groothandelaren).
- Weinig intensief ruimtegebruik, maar verklaarbaar vanwege type bedrijvigheid. Buitenruimte en parkeergelegenheid van belang voor de bedrijfsvoering.
- Geen ondernemerscollectief aanwezig.

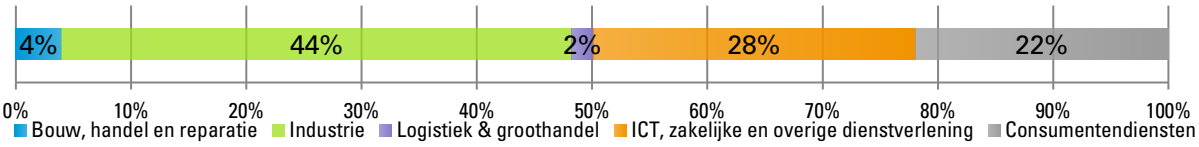
Visie gemeente

- -

Gemeente Nieuwegein

Herenstraat-Brugwal

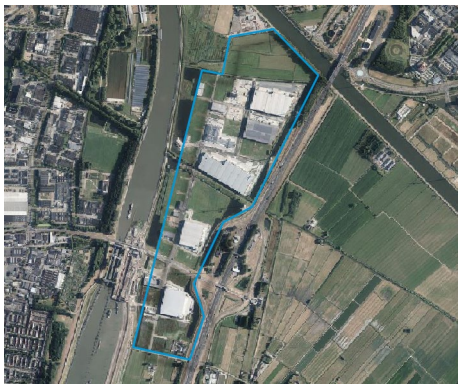
Herenstraat-Brugwal (Nieuwegein)											
Locatie en impressie											
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets	
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden	
	Netto uitgegeven in hectare										
	8 hectare			S			M		L	XL	
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare							
	16 hectare			0							
	Werkgelegenheid										
	655 werkzame personen			55 vestigingen							
	Intensiteit ruimtegebruik										
	Netto/Bruto verhouding: **0,50**			Floor Space Index: **97%**							

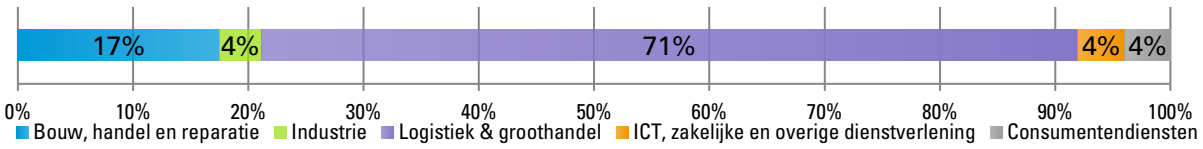


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid	-		
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden	-		
	Intensief ruimtegebruik			+
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting	-		
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Daling werkgelegenheid met circa 16% in periode 2009-2018. Hoog aandeel banen in industrie. • Met name in het westelijk deel veel verouderd vastgoed op rommelige, krappe kavels. Matige bereikbaarheid. Op de locatie zijn ook smalle wegen met eenrichtingsverkeer, bezoekers van detailhandel, bewoners van de omliggende woonwijken en transportverkeer loopt door elkaar.			
Visie gemeente	• Gemeente Nieuwegein heeft de ambitie om van deze locatie een levendig en gemengd woon-werkgebied te maken waar men naast elkaar kan wonen en werken.			

Het Klooster

Het Klooster (Nieuwegein)											
Locatie en impressie											
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets	
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden	
	Netto uitgegeven in hectare										
	33,78 hectare			S	M		L	XL			
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare							
	115 hectare			36,8							
	Werkgelegenheid										
	585 werkzame personen			**25** vestigingen							
	Intensiteit ruimtegebruik										
	Netto/Bruto verhouding: **0,70**			Floor Space Index: **125%**							

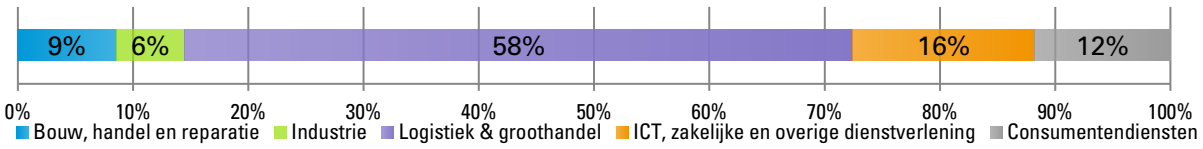


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed			+
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik			+
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Locatie is recent ontwikkeld (start uitgifte 2010). Doelgroep grote logistiek (distributiecentra). Enkele hallen zijn opgeleverd, andere in aanbouw. • Planning is om dit jaar een organisatie voor parkmanagement op te richten.			
Visie gemeente	• -			

Laagraven-Liesbosch

Laagraven-Liesbosch (Nieuwegein)										
Locatie en impressie										
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	75 hectare			S	M		L	XL		
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	107 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	5.720 werkzame personen			270 vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,70**			Floor Space Index: **67%**						

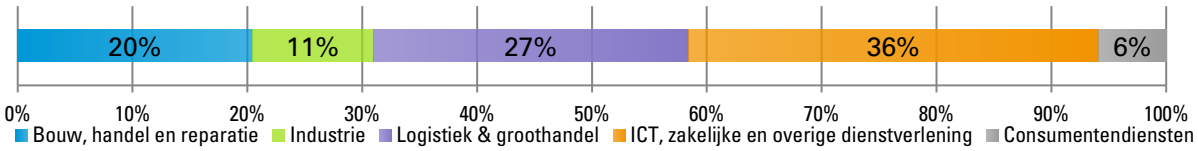


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed			+
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers	-		
Kansen en knelpunten	• Hoge economische waarde voor gemeente Nieuwegein. Circa 5.720 banen. • Door omvang van bedrijventerrein zijn sommige locaties lastig bereikbaar per OV. • Met name rond de verzamelgebouwen aan de Ringwade is sprake van minder goed onderhoud aan de openbare ruimte. Er zijn verouderde panden, maar economische waarde is nog hoog. • Verbetering bereikbaarheid in gang gezet: momenteel wordt de infrastructuur (voor auto en fiets) verbeterd en uitgebreid (o.a. door aanleg losliggende fietspaden).			
Visie gemeente	• -			

Plettenburg-De Wiers Zuid

Plettenburg-De Wiers Zuid (Nieuwegein)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	112 hectare			S			M		L	XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	220 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	6.860 werkzame personen			485 vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,51**			Floor Space Index: **63%**						

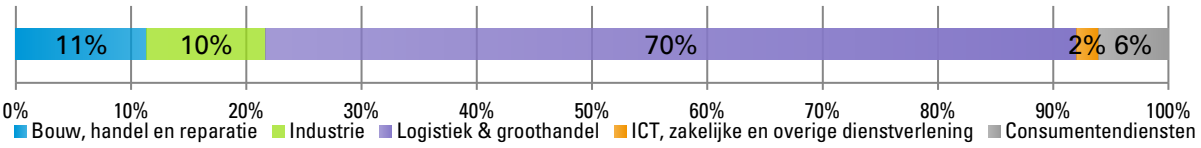


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit				
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving			+
Overig	Organisatiegraad ondernemers	-		
Kansen en knelpunten	• Hoge economische waarde. Wel sterke afname van aantal banen (-18,5%). Terrein kent leegstand, maar functioneert momenteel nog naar behoren. • Veel verschillende typen bedrijvigheid aanwezig op terrein. • Door omvang van bedrijventerrein zijn sommige locaties lastig bereikbaar per OV.			
Visie gemeente	• -			

Gemeente Oudewater

Tappersheul

Tappersheul (Oudewater)										
Locatie en impressie										
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	16,7 hectare			S		M		L		XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	23,6 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	1.230 werkzame personen			**80** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,71**			Floor Space Index: **65%**						

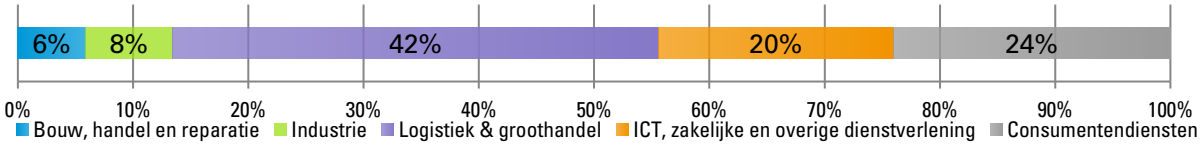


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit				
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid		0	
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen	-		
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers			+
Kansen en knelpunten	• Terrein functioneert goed, is belangrijk voor de werkgelegenheid in gemeente Oudewater. • Parkeren in de openbare ruimte komt relatief vaak voor. Locatie heeft daardoor een drukke en volle uitstraling. Veel auto's staan op de weg geparkeerd. Betrekkelijk weinig openbaar groen. • Uitstraling kavels en panden is sterk wisselend. Op een aantal plekken hebben private kavels een verouderde uitstraling. Op andere plekken is het vastgoed netjes verzorgd.			
Visie gemeente	• -			

Gemeente Stichtse Vecht

Breukelerwaard

Breukelerwaard (Breukelen)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	11,6 hectare			S	M		L	XL		
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	21 hectare			0,2						
	Werkgelegenheid									
	1.965 werkzame personen			95 vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,58**			Floor Space Index: **54%**						

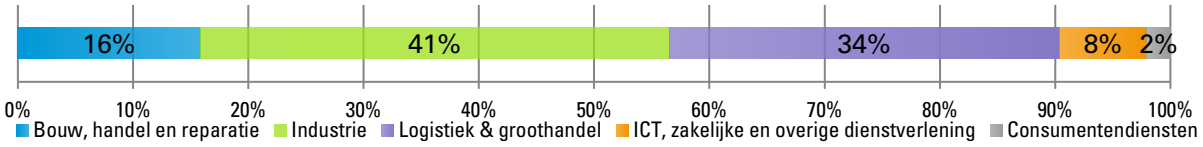


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid	-		
	Circulaire potentie bedrijvigheid		0	
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed			+
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving	-		
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Jong bedrijventerrein (start uitgifte 2000) met hoge economische waarde voor gemeente Stichtse Vecht. Aantal banen is in periode 2009-2018 met circa 31% toegenomen. • Zeer goede bereikbaarheid (directe aan snelweg A2) en station Breukelen is op loopafstand. • Weinig intensief ruimtegebruik, veel parkeren op eigen kavel.			
Visie gemeente	• -			

Merwedeweg-Keulschevaart

Merwedeweg-Keulschevaart (Breukelen)											
Locatie en impressie											
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets	
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden	
	Netto uitgegeven in hectare										
	12,5 hectare			S			M		L	XL	
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare							
	35 hectare			0							
	Werkgelegenheid										
	685 werkzame personen			**65** vestigingen							
	Intensiteit ruimtegebruik										
	Netto/Bruto verhouding: **0,36**			Floor Space Index: **84%**							

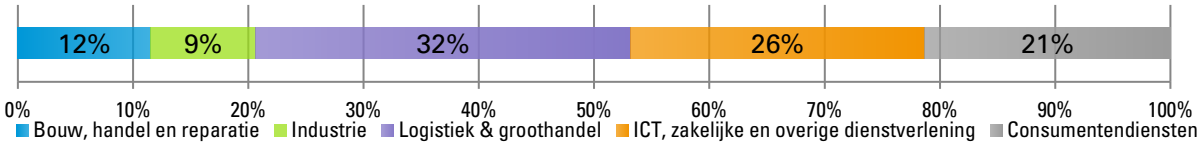


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik			+
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting	-		
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving	-		
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Banen in periode 2009-2018 met 14% teruggelopen. Locatie heeft wel hoge circulaire potentie. • Verouderd vastgoed, met name in het noordelijk deel van Keulschevaart nabij station Breukelen. • Goede externe ontsluiting (A2, station), matige interne ontsluiting. Doodlopende straat verbindt het gehele terrein, ontsluiting via een krappe 30-zone met verkeer vanaf station Breukelen.			
Visie gemeente	• -			

Maarssenbroek

Maarssenbroek (Maarssen)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	26,5 hectare			S		M		L		XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	32 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	1.065 werkzame personen			**100** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,83**			Floor Space Index: **46%**						



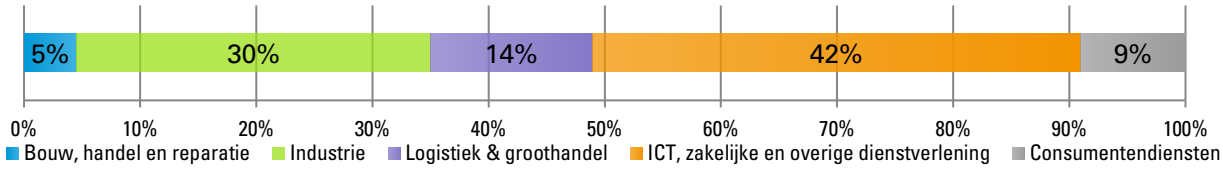
Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden	-	0	
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte	-		
	Marktconformiteit werkomgeving			+
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Locatie met diverse bedrijvigheid ingeklemd tussen water, autowegen en woonwijk. • In het noordwestelijk deel veel verouderd en leegstaand vastgoed. Het gaat met name om verouderde bedrijfsverzamelpanden en kleine bedrijfshallen. • Bedrijventerrein heeft een rommelige aanblik. Nauwelijks openbaar of privaat groen aanwezig. • Naast wisselende kwaliteit vastgoed is met name in het noordwestelijk deel ook de openbare ruimte van een lagere kwaliteit (weinig groen, klinkerwegen met beschadigingen (gaten), etc.)			
Visie gemeente	• -			

Gemeente Utrecht

Werkspoor

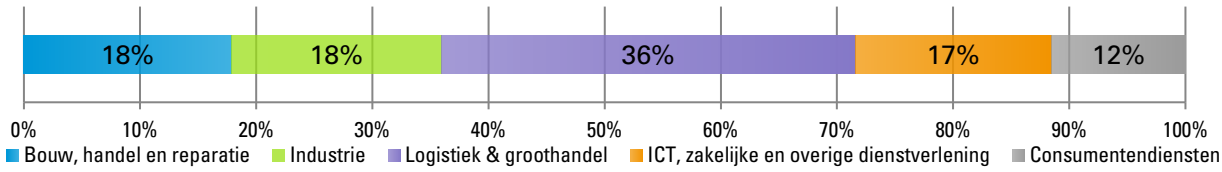
Werkspoor (Utrecht)										
Locatie en impressie										
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	31 hectare			S	M		L			XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	40 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	2.540 werkzame personen			**220** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,78**			Floor Space Index: **71%**						



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit				
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid	-		
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting	-		
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Relatief veel banen met circulaire potentie. • Een aantal grote complexen is recent gerenoveerd naar bedrijfsverzamelgebouwen voor de creatieve sector. Veel dynamiek in segment ambacht en creativiteit. • Hoge leeftijd vastgoed. Oudere industriële panden (erfgoed) zijn erg in trek bij creatieve sector. • Verkeersafwikkeling (interne ontsluiting) leidt regelmatig tot opstoppingen op de weg. • Actief ondernemerscollectief (Bedrijvenkring Cartesiusweg & Vriendinnen van Cartesius).			
Visie gemeente	• Visie Werkspoorkwartier: creatief stadsgericht bedrijventerrein.			

De Wetering Noord

De Wetering Noord (Utrecht)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	29,5 hectare			S		M		L		XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	46,7 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	2.025 werkzame personen			**140** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,63**			Floor Space Index: 53**%**						

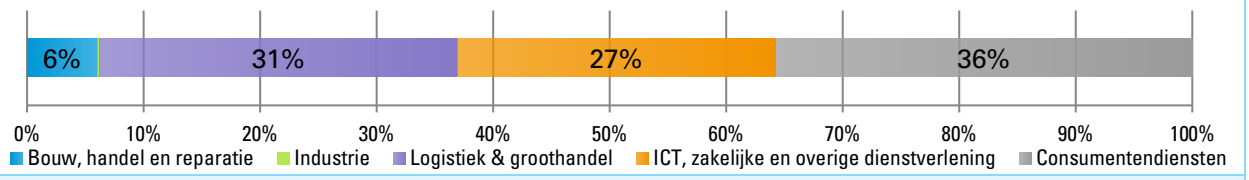


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid		0	
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed			+
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving			+
Overig	Organisatiegraad ondernemers			+
Kansen en knelpunten	• Sterk bereikbaarheidsprofiel: eigen afslag snelweg A2. Ook buslijnen op terrein. • Belangrijke hoogwaardige locatie. Ook voor werkgelegenheid (sterke banengroei sinds 2009). • Ruim opgezette kavels. De floor space index is relatief laag, maar passend bij type bedrijvigheid (aanwezigheid logistieke bedrijven). In het westelijk deel van De Wetering Noord is daarentegen sprake van functiemening (parkeren op dak). • Lage intensiteit ruimtegebruik daarnaast verklaarbaar vanwege aanwezigheid Rioolwaterzuiveringsinstallatie Leidsche Rijn.			
Visie gemeente	• -			

De Wetering Zuid

De Wetering Zuid (Utrecht)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	17 hectare				S		M		L	XL
	Bruto omvang in hectare				Nog uitgeefbaar netto in hectare					
	45,6 hectare				10,5					
	Werkgelegenheid									
	3.980 werkzame personen				**50** vestigingen					
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,6**				Floor Space Index: **155%**					

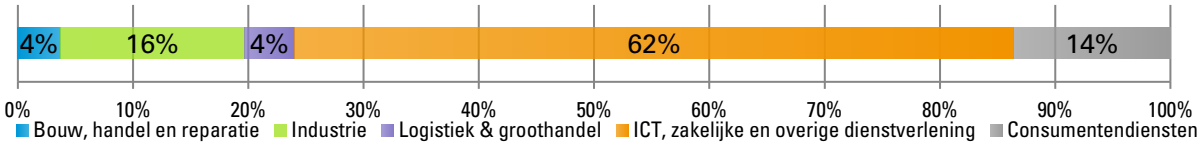


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
	Circulaire potentie bedrijvigheid	-		
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed			+
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik			+
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving			+
Overig	Organisatiegraad ondernemers			+
Kansen en knelpunten	• Sterk bereikbaarheidsprofiel: eigen afslag snelweg A2 en naast station Utrecht Leidsche Rijn. • Belangrijke hoogwaardige locatie. Ook voor werkgelegenheid (banengroei +22%). • Op De Wetering Zuid zijn verschillende functies mogelijk. De bestemming is gemengd. Hier zijn bedrijven toegestaan (met maximaal 30% kantoorvloeroppervlakte). Tevens ruimte voor maatschappelijke voorzieningen, sport en recreatie, detailhandel en dienstverlening.			
Visie gemeente	• -			

Demkade

Demkade (Utrecht)										
Locatie en impressie										
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	5,4 hectare			S			M		L	XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	8,4 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	845 werkzame personen			**75** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,64**			Floor Space Index: 106**%**						



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid	-		
	Circulaire potentie bedrijvigheid	-		
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik			+
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers	-		
Kansen en knelpunten	• Relatief klein en functioneel MKB-bedrijventerrein. Locatie is ingeklemd tussen Amsterdam Rijnkanaal en woonwijk en matig bereikbaar. Weinig ruimte (intensief gebruik). • Aantal banen in periode 2009-2018 afgenomen met circa 11%. Wel toename vestigingen (+22%). • Weinig plek voor parkeren, vooral rond autogarages. Ook eerste vormen verkleuring zichtbaar. • Geen ondernemerscollectief aanwezig.			
Visie gemeente	• -			

Haarrijn

Haarrijn (De Meern)

Locatie en impressie





Kerngegegevens

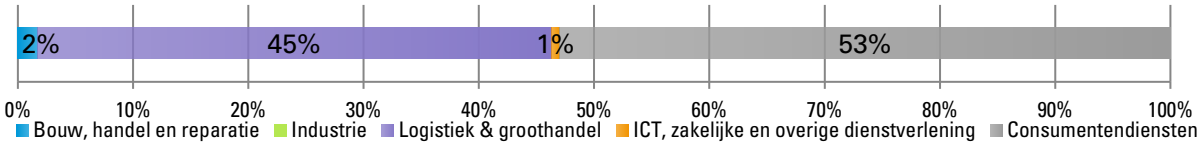
Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

Netto uitgegeven in hectare				
6 hectare	S	M	L	XL

Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare
16 hectare	6

Werkgelegenheid	
415 werkzame personen	8 vestigingen

Intensiteit ruimtegebruik	
Netto/Bruto verhouding: **0,75**	Floor Space Index: 63**%**

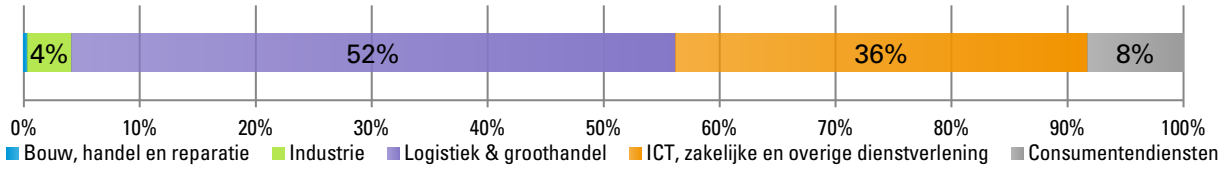


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid		0	
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed			+
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers			+
Kansen en knelpunten	• Jong bedrijventerrein (start uitgifte 2009) met zichtlocaties langs snelweg A2. Bereikbaarheid is optimaal met eigen afslag aan snelweg A2. Ook fietspaden en bushaltes op terrein aanwezig. • Gemiddeld intensief ruimtegebruik, mede doordat parkeren op eigen kavel is georganiseerd. • Op bedrijventerrein geen sectoren met een hoge circulaire potentie.			
Visie gemeente	• -			

Kanaleneiland-Merwede

Kanaleneiland-Merwede (Utrecht)											
Locatie en impressie											
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets	
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden	
	Netto uitgegeven in hectare										
	20 hectare			S		M		L		XL	
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare							
	27,2 hectare			0							
	Werkgelegenheid										
	3.670 werkzame personen			**185** vestigingen							
	Intensiteit ruimtegebruik										
	Netto/Bruto verhouding: **0,80**			Floor Space Index: **82%**							

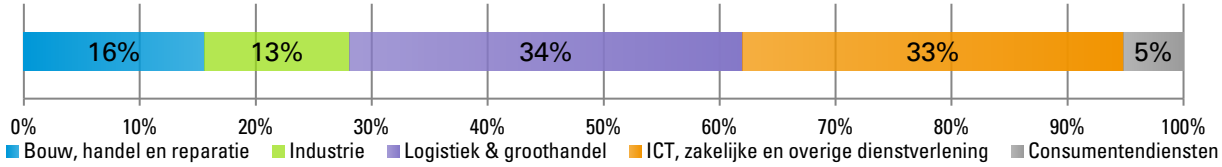


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	+
	Ontwikkeling vestigingen	+
	Indirecte werkgelegenheid	+
	Circulaire potentie bedrijvigheid	-
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-
	Courantheid panden	-
	Intensief ruimtegebruik	+
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting	-
	Parkeervoorzieningen	0
	Beheer openbare ruimte	-
	Marktconformiteit werkomgeving	+
Overig	Organisatiegraad ondernemers	+
Kansen en knelpunten	• In noordelijk deel veel verouderde complexen met tijdelijke of alternatieve invulling. • Gemeente zet in op transformatie, waardoor niet meer geïnvesteerd wordt in panden (incourante panden). De leegstand van bedrijfsruimte in het gebied is hoog. Met name rond de braakliggende terreinen en leegstaande panden is openbaar en privaat gebied verwilderd. • Gunstige ligging in de stad. Functiemenging wonen-werken lijkt aantrekkelijk alternatief. • Een deel van de interne ontsluiting vindt plaats via een fietsstraat langs het Merwedekanaal.	
Visie gemeente	• Kanaleneiland Merwede is transformatiegebied naar een gemengde locatie (wonen en werken).	

Lage Weide

Lage Weide (Utrecht)												
Locatie en impressie												
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets		
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden		
	Netto uitgegeven in hectare											
	308,4 hectare			S			M		L	XL		
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare								
	407,8 hectare			0								
	Werkgelegenheid											
	16.810 werkzame personen			**840** vestigingen								
	Intensiteit ruimtegebruik											
	Netto/Bruto verhouding: **0,76**			Floor Space Index: **55%**								

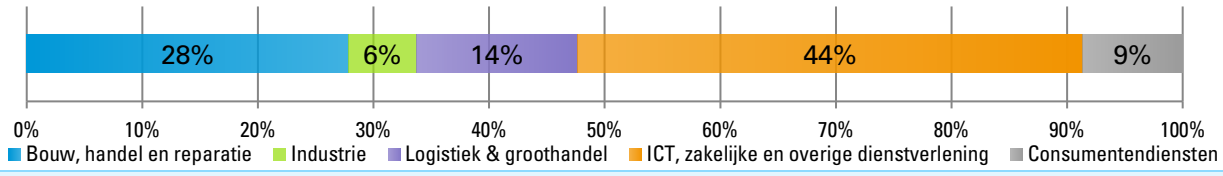


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers			+
Kansen en knelpunten	• Brede toegangswegen voor wegverkeer. Bedrijven rond Atoomweg ook goed bereikbaar per OV. Door omvang van bedrijventerrein zijn andere deelgebieden lastig bereikbaar per bus of trein. Zuidzijde is overigens goed te bereiken via station Utrecht Leidsche Rijn. • Met name rond de havenarmen veel verouderde grote industriële complexen die gebruik maken van kadefaciliteiten (betreft ruimte-extensieve bedrijvigheid, maar passend bij profiel bedrijven). • Wisselende kwaliteit vastgoed. Courantheid van panden verschilt sterk over het terrein. • Parkeerproblematiek wordt steeds nijpender. Dit is o.a. het gevolg van herontwikkeling.			
Visie gemeente	• -			

Nieuw Overvecht

Nieuw Overvecht (Utrecht)												
Locatie en impressie												
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets		
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden		
	Netto uitgegeven in hectare											
	35,6 hectare			S			M		L	XL		
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare								
	51 hectare			0,4								
	Werkgelegenheid											
	3.740 werkzame personen			**370** vestigingen								
	Intensiteit ruimtegebruik											
	Netto/Bruto verhouding: **0,71**			Floor Space Index: **97%**								

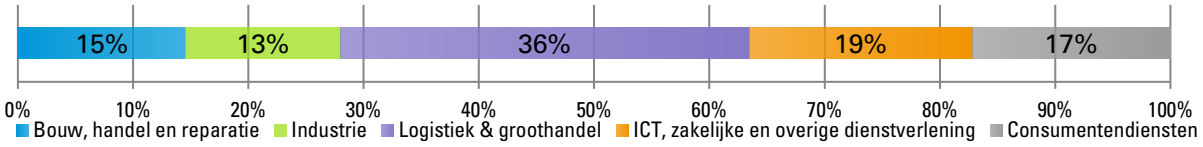


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik			+
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving			+
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Belangrijke locatie voor MKB. Hoog aandeel banen in bouwnijverheid (hoge circulaire potentie) • Veel bedrijfspanden met bouwjaar in de jaren '70, gaan richting het einde van hun levensduur. • Nauwelijks tot geen groen op bedrijventerrein (leidt naar verwachting tot hittestress). • Parkeren in de openbare ruimte komt relatief vaak voor. Locatie heeft daardoor een drukke en volle uitstraling. Veel auto's staan op of langs de weg geparkeerd.			
Visie gemeente	• -			

Oudenrijn

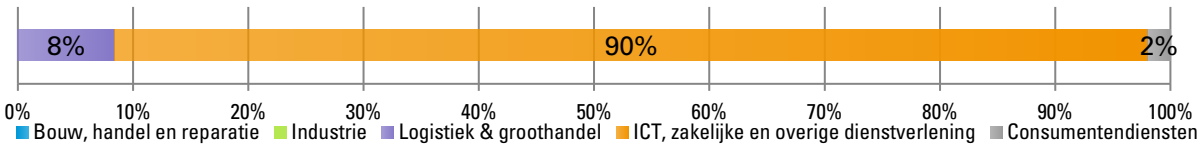
Oudenrijn (Utrecht) – inclusief Strijkviertel park (arcering)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	75,2 hectare			S	M			L		XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	95,5 hectare			**3,4**						
	Werkgelegenheid									
	6.870 werkzame personen			**430** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,82**			Floor Space Index: **62%**						



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit				
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid		0	
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving			+
Overig	Organisatiegraad ondernemers			+
Kansen en knelpunten	• Gemengde werklocatie (kantoorpanden en bedrijfspanden). Belangrijke werklocatie (6.820) banen. Wel een daling van 12% ten opzichte van 2009 (7.750 banen). • Kantoorpanden met name in zuidelijke strook. Vastgoed op bedrijventerrein is in het algemeen courant/goede staat. In het noordoostelijk deel zijn nog veel panden uit de jaren '70. • Bedrijventerrein is uitstekend onderhouden, wel relatief weinig groen op locatie aanwezig.			
Visie gemeente	• -			

Park Voorn

Park Voorn (De Meern)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	6 hectare			S			M		L	XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	7 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	715 werkzame personen			**25** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,86**			Floor Space Index: **43%**						



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

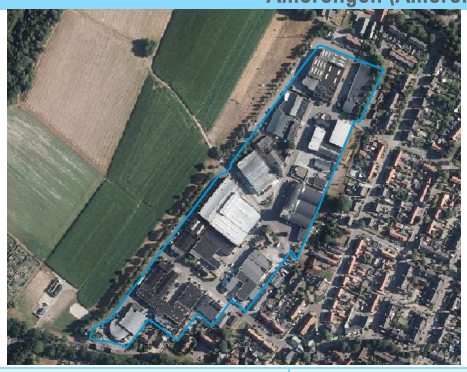
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid	-		
	Circulaire potentie bedrijvigheid	-		
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving			+
Overig	Organisatiegraad ondernemers	-		
Kansen en knelpunten	• Locatie gericht op kantoorachtige bedrijvigheid (afzonderlijke units). Sterke daling in aantal banen. Afname van circa 300 banen in periode 2009-2018. • Interne ontsluiting via een smalle klinkerweg door een woonwijk. Minder cruciaal aangezien de locatie voornamelijk dienstverlenende bedrijvigheid gehuisvest. • Het toekomstperspectief van kantoren op een bedrijventerrein is ondergemiddeld. Deze panden voldoen vaak slechts in zeer beperkte mate aan de wensen en eisen van kantoorgebruikers.			
Visie gemeente	• -			

Gemeente Utrechtse Heuvelrug

Amerongen

Amerongen (Amerongen)

Locatie en impressie





Kerngegevens

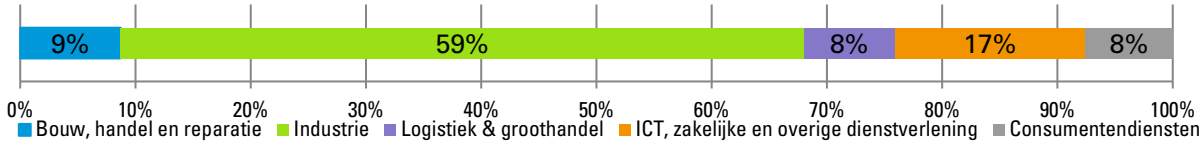
Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

Netto uitgegeven in hectare				
4,5 hectare	S	M	L	XL

Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare
6,5 hectare	**0**

Werkgelegenheid	
345 werkzame personen	**40** vestigingen

Intensiteit ruimtegebruik	
Netto/Bruto verhouding: **0,69**	Floor Space Index: **65%**



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen	-		
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid		0	
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving	-		
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	

Kansen en knelpunten

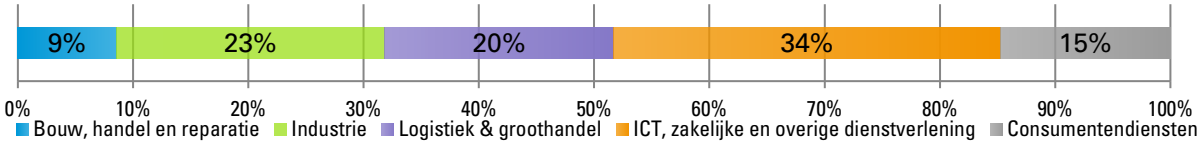
- Klein modern-gemengd bedrijventerrein voor (kerngebonden) lokale ondernemers aan rand van kern Amerongen. Er is op termijn uitbreiding mogelijk in westelijke richting.
- Banen in periode 2009-2018 met ruim is met 11% gegroeid naar 345 banen.
- Extreem laag aandeel groen. Locatie is versteend, mogelijk kans op hittestress.
- Het vastgoed op het terrein is relatief oud maar ziet er nog wel goed onderhouden uit.

Visie gemeente

- Een aangenaam ondernemersklimaat gericht op het versterken van de lokale economische kracht: ruimte voor ontwikkeling van het MKB.

Maarsbergen Oost

Maarsbergen Oost (Maarsbergen)										
Locatie en impressie										
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	4,3 hectare			S			M		L	XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	12,9 hectare			5,7						
	Werkgelegenheid									
	175 werkzame personen			**30** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,84**			Floor Space Index: **43%**						



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid	-		
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden	-		
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving	-		
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Banen in periode 2009-2018 met ruim 20% teruggelopen. Leegstand in kleine kantoorachtige panden (met bedrijfsruimte). Dit blijkt lastig te vullen. Aangeboden panden zijn incourant. • Weinig intensief ruimtegebruik op bedrijventerrein, veelal vanwege parkeren op eigen kavel. • Matige bereikbaarheid (ligging in kern Maarsbergen). Interne ontsluiting bestaat uit één doodlopende weg; vanwege beperkte verkeersdruk in dit geval minder problematisch.			
Visie gemeente	• Een aangenaam ondernemersklimaat gericht op het versterken van de lokale economische kracht: ruimte voor ontwikkeling van het MKB.			

Gemeente Vijfheerenlanden

Aan de Zodeslagen

Aan de Zodeslagen (Ameide)

Locatie en impressie

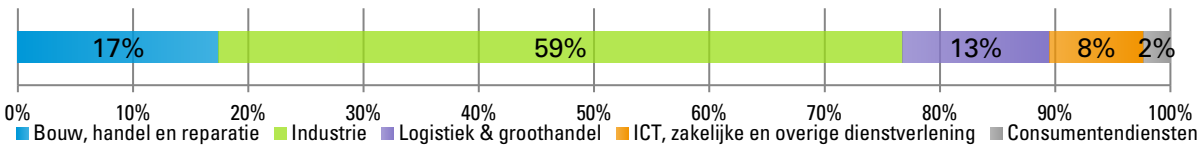




Kerngegegevens

Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

Netto uitgegeven in hectare				
6,7 hectare	S	M	L	XL
Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare			
8,8 hectare	**0**			
Werkgelegenheid				
85 werkzame personen	**20** vestigingen			
Intensiteit ruimtegebruik				
Netto/Bruto verhouding: **0,76**	Floor Space Index: **51%**			



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden	-		
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting	-		
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving	-		
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	

Kansen en knelpunten

- Het aantal banen steeg de afgelopen jaren (+48%). Absoluut gaat dit om zo'n 30 banen.
- Groot deel van het vastgoed is ongeveer 50 jaar oud en bevindt zich aan het einde van de levensduur. Verouderde en lage panden zijn lastiger op te vullen.
- Matige externe en interne ontsluiting (bereikbaar via kern Ameide). Het betreft smalle wegen en gemengd verkeer met omliggende woonwijken.

Visie gemeente

- -

De Hagen + De Biezen

De Hagen + De Biezen (Vianen)

Locatie en impressie





Kerngegevens

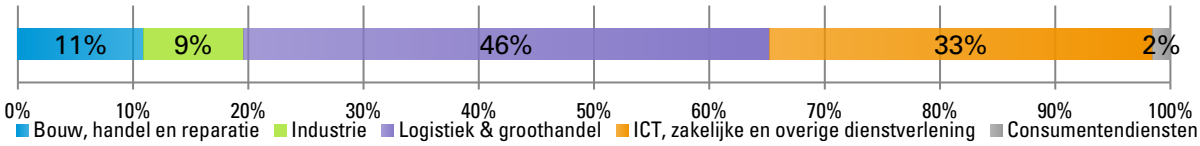
Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

Netto uitgegeven in hectare				
119,1 hectare	S	M	L	XL

Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare
153,9 hectare	0

Werkgelegenheid	
4.970 werkzame personen	**245** vestigingen

Intensiteit ruimtegebruik	
Netto/Bruto verhouding: **0,77**	Floor Space Index: **51%**



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid		0	
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving			+
Overig	Organisatiegraad ondernemers			+

Kansen en knelpunten

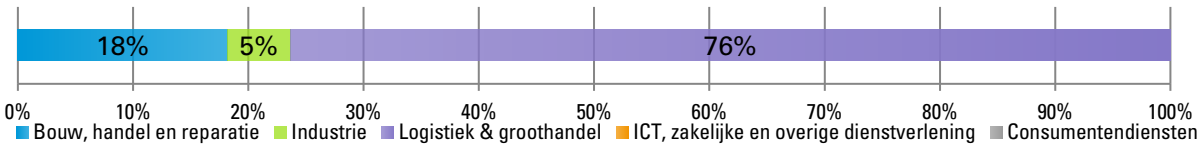
- Het aantal banen op De Hagen & De Biezen is in de periode 2009-2018 met circa 1.035 banen afgenomen (-17%). Ondanks dat blijven dit belangrijke werklocaties voor de economie in de gemeente Vijfheerenlanden.
- Relatief veel panden uit de jaren '60 en '70 op beide terreinen (deze panden zijn toe aan vervanging/renovatie). Met name aan de Industrieweg op De Hagen staat veel verouderd vastgoed.

Visie gemeente

- Meer richten op het water (en watergebonden bedrijven). Noordelijk deel De Hangen gedeeltelijk transformeren (in combinatie met jachthaven ontwikkelen tot woon-werkgebied).

Gaasperwaard

Gaasperwaard (Vianen)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	18,4 hectare			S	M		L	XL		
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	33 hectare			1,8						
	Werkgelegenheid									
	165 werkzame personen			**8** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,58**			Floor Space Index: **105%**						



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
	Circulaire potentie bedrijvigheid		0	
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed			+
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik			+
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers			+
Kansen en knelpunten	• Locatie is recent ontwikkeld (start uitgifte 2010). Doelgroep grote logistiek (distributiecentra). • Enkele hallen zijn opgeleverd, andere in aanbouw. Er zijn nog enkele kavels uitgeefbaar (1,8 hectare, waarvan 0,2 in optie).			
Visie gemeente	• Gemeente overweegt ruimere bestemmingsmogelijkheden om uitgifte te versnellen. Gaasperwaard bijvoorbeeld geschikt voor vrijetijdsbesteding / leisure activiteiten / themapark.			

Lingedijk

Lingedijk (Leerdam)

Locatie en impressie





Kerngegevens

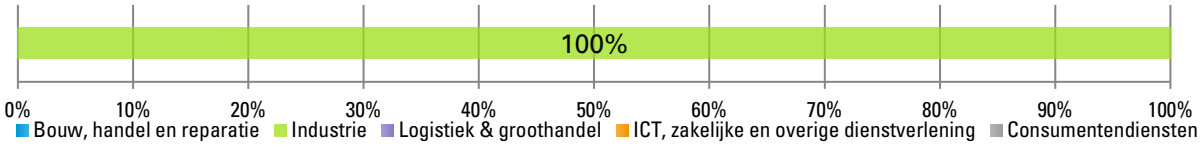
Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

Netto uitgegeven in hectare				
15 hectare	S	M	L	XL

Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare
15 hectare	0

Werkgelegenheid	
290 werkzame personen	**3** vestigingen

Intensiteit ruimtegebruik	
Netto/Bruto verhouding: **1,00**	Floor Space Index: **23%**



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid	-		
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting	-		
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	

Kansen en knelpunten

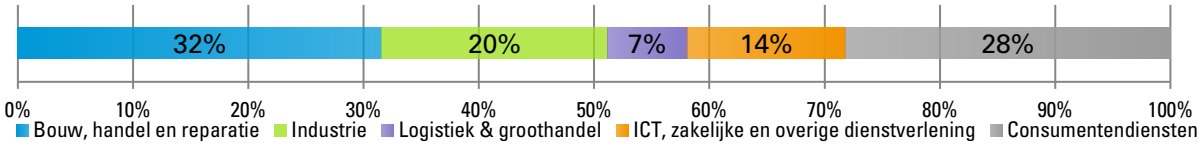
- Locatie met een 130 jaar oud en historisch bedrijfscomplex. Het bedrijf Royal Leerdam Crystal is hier gevestigd. Het bedrijf is gespecialiseerd in de glasindustrie.
- Matige ontsluiting. Ontsluiting vindt plaats via een weg over de dijk, waarover ook veel recreatief verkeer rijdt (fietsers, scooters, etc.).

Visie gemeente

- -

Meerkerk

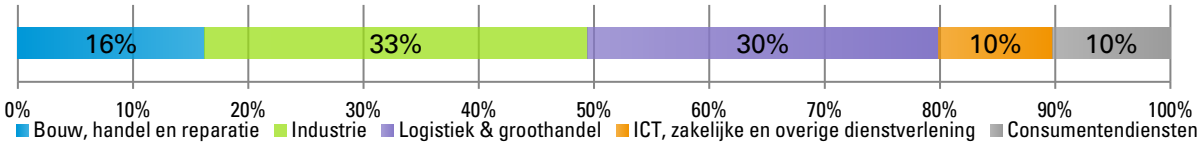
Meerkerk (Meerkerk)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	29,5 hectare			S			M		L	XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	42 hectare			**0**						
	Werkgelegenheid									
	1.180 werkzame personen			**80** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,77**			Floor Space Index: **50%**						



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit				
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving	-		
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Goede externe ontsluiting (A27), matige interne ontsluiting. Met name in oudere deel bevinden zich veel doodlopende wegen. Ontsluiting Meerkerk IV is goed. • In het noordelijk deel meerdere verouderde panden, daarnaast relatief weinig groen.			
Visie gemeente	• Recent herstructurering op bedrijventerrein Meerkerk.			

Nieuw Schaik

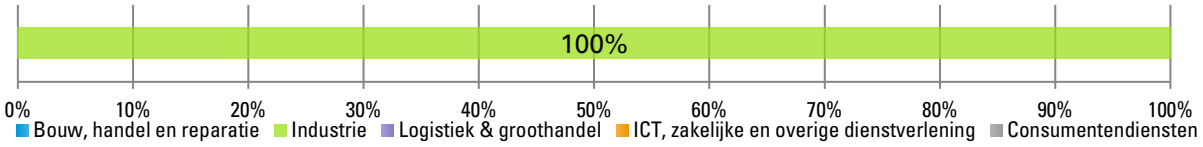
Nieuw Schaik (Leerdam)										
Locatie en impressie										
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	45,2 hectare			S		M		L		XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	58,9 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	1.650 werkzame personen			**200** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,77**			Floor Space Index: **61%**						



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit				
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving			+
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Terrein kende afgelopen jaren een positieve banenontwikkeling. Aantal banen groeide in de periode 2009-2018 met zo'n 40%. • Goede ligging t.o.v. uitvalswegen en station Leerdam. Interne bereikbaarheid op orde, maar kan beter door bijvoorbeeld fietspaden aan te leggen en de parkeerdruk te verminderen. • Weinig leegstand en vooral courant vastgoed. Terrein is schoon, heel en veilig.			
Visie gemeente	• Behoud bedrijventerrein. Essentieel voor werkgelegenheid en economie in gemeente/kern.			

Steenoven

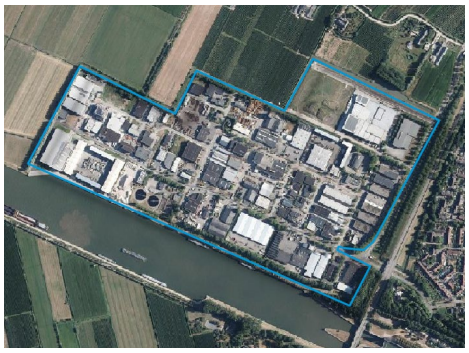
Steenoven (Schoonrewoerd)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	6 hectare			S			M		L	XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	6 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	310 werkzame personen			**1** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **1,0**			Floor Space Index: **53%**						

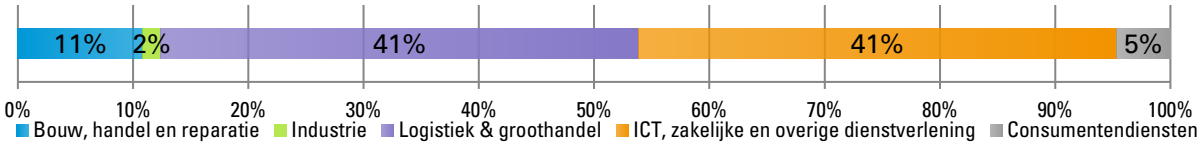


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit				
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid	-		
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving	-		
Overig	Organisatiegraad ondernemers	-		
Kansen en knelpunten	• Aantal banen in de periode 2009-2018 met zo'n 27% teruggelopen. In absolute aantallen is dit een daling van ruim 100 banen. • Bedrijfslocatie bevat één bedrijf (Royal Bel Leerdammer).			
Visie gemeente	• -			

Gemeente Wijk bij Duurstede

Broekweg/Langshaven

Broekweg/Langshaven (Wijk bij Duurstede)											
Locatie en impressie											
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets	
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden	
	Netto uitgegeven in hectare										
	34,5 hectare			S	M		L		XL		
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare							
	45 hectare			2,1							
	Werkgelegenheid										
	1.255 werkzame personen			**125** vestigingen							
	Intensiteit ruimtegebruik										
	Netto/Bruto verhouding: **0,77**			Floor Space Index: **50%**							

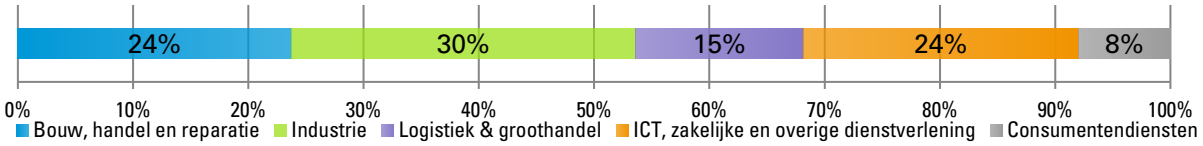


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit				
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid	-		
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving	-		
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Aantal banen in periode 2009-2018 afgenomen met circa 9,5%. Wel toename vestigingen (+21%). • Wisselende kwaliteit vastgoed. Modern vastgoed wordt afgewisseld met oudere panden. Het westelijk deel (waaronder Langshaven) is gemiddeld meer modern en hoogwaardig dan oostelijk deel. • Weinig intensief ruimtegebruik op bedrijventerrein, veelal vanwege parkeren op eigen kavel. • Aantal doodlopende wegen zonder bewegwijzering.			
Visie gemeente	• Wijk bij Duurstede zet in op het vergroten van de werkgelegenheid en economie op haar terreinen. Gemeente streeft naar toekomstbestendige locaties met ondernemerszin, werkgelegenheid en innovatie.			

Gemeente Woerden

Barwoutswaarder

Barwoutswaarder (Woerden)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	35 hectare			S	M		L		XL	
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	45 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	2.070 werkzame personen			**280** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,86**			Floor Space Index: **49%**						

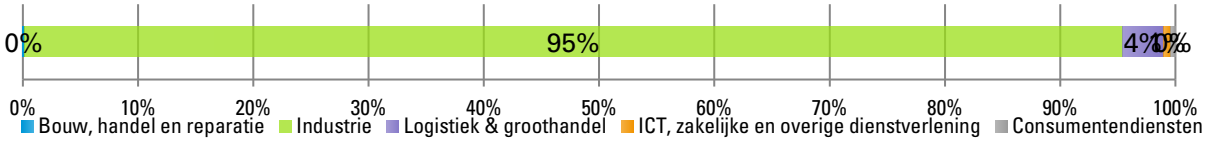


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting	-		
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte	-		
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Belangrijk bedrijventerrein voor Woerden met circa 2.070 banen. • Onderhoud openbare ruimte behoeft aandacht; ook veroudering privaat vastgoed (met name midden op het bedrijventerrein). Scheiding tussen privaat en publiek grondbezit is onduidelijk. • Functiemening (sportschool en kinderdagverblijf) kunnen zorgen voor (extra) parkeeroverlast.			
Visie gemeente	• Locatie is aangewezen als herstructureringslocatie in het herstructureringsprogramma van de gemeente Woerden.			

Breeveld

Breeveld (Woerden)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	12,5 hectare			S			M		L	XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	13,5 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	700 werkzame personen			**3** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,86**			Floor Space Index: **50%**						

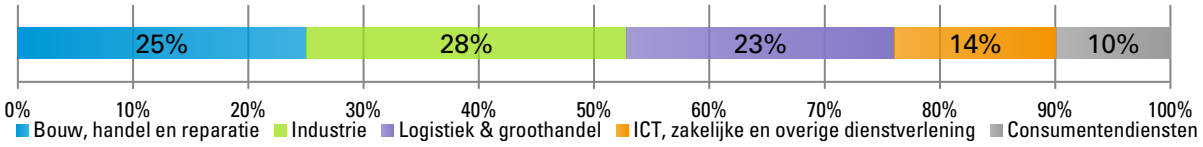


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid	-		
	Circulaire potentie bedrijvigheid	-		
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed			+
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad werkomgeving		0	
Kansen en knelpunten	• Jong bedrijventerrein (start uitgifte 1995) aan rand van kern Woerden. • Matige externe bereikbaarheid. Locatie ligt relatief ver weg van doorgaande (snel)wegen. • Geen eigen ondernemerscollectief aanwezig.			
Visie gemeente	• Kwaliteit van terrein is goed. Herstructurering is op dit terrein niet aan de orde.			

De Putkop

De Putkop (Harmelen)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	21,3 hectare						S	M	L	XL
	Bruto omvang in hectare						Nog uitgeefbaar netto in hectare			
	26,5 hectare						0.2			
	Werkgelegenheid									
	940 werkzame personen						**115** vestigingen			
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,81**						Floor Space Index: **41%**			



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen	-		
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving	-		
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Modern gemengd bedrijventerrein voor (kerngebonden) lokale ondernemers. • Externe ontsluiting op orde. Intern in de ontsluiting niet altijd logisch. Geen fietspaden aanwezig en relatief veel parkeren op straat (rond autobedrijven en dienstverlenende bedrijvigheid). • Vastgoed van wisselende kwaliteit: nieuwe panden afgewisseld door oude panden. • Geen eigen ondernemerscollectief aanwezig.			
Visie gemeente	• Kwaliteit van terrein is goed. Herstructurering is op dit terrein niet aan de orde.			

Honthorst

Honthorst (Woerden)

Locatie en impressie





Kerngegevens

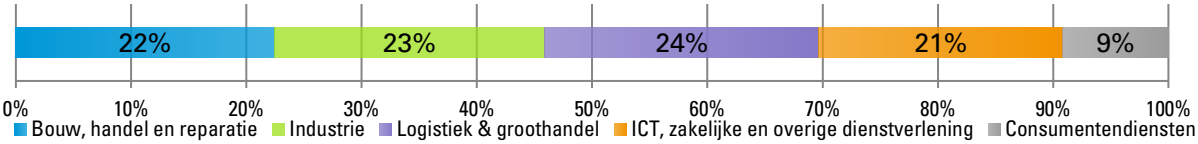
Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	**N-weg**	**Snelweg**	**Afwezig**	**Laad- en loskade**	**Rail**	**Geen**	**Bus**	**Trein**	**Fietspaden**

Netto uitgegeven in hectare				
14 hectare	S	M	L	XL

Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare
18 hectare	**0**

Werkgelegenheid	
730 werkzame personen	**80** vestigingen

Intensiteit ruimtegebruik	
Netto/Bruto verhouding: **0,78**	Floor Space Index: **84%**



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik			+
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting	-		
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers			+

Kansen en knelpunten

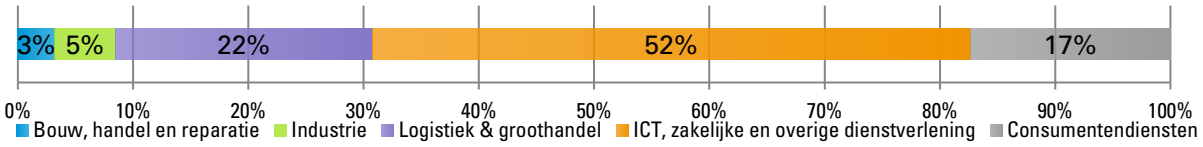
- Daling van het aantal banen in periode 2009-2018 met 22%. Ruimtelijke structuur wat onlogisch. Bedrijventerrein ligt redelijk geïsoleerd tussen woonwijken en spoor.
- Parkeren problematisch. Veel vrachtwagens en auto's op de weg, laden en lossen is een probleem (leidt tot opstoppingen). Fietsers op de weg door gebrek aan fietspaden
- Wisselende uitstraling van het vastgoed. Nieuwe panden afgewisseld met verouderde panden. Wel een goede weg ingeslagen met nieuwbouw van bedrijfspanden

Visie gemeente

- Terrein heeft een herstructureringsopgave (noordoostelijke en zuidwestelijke deel). Hier kan ingezet worden op woningbouw.

Middelland Noord + Zuid

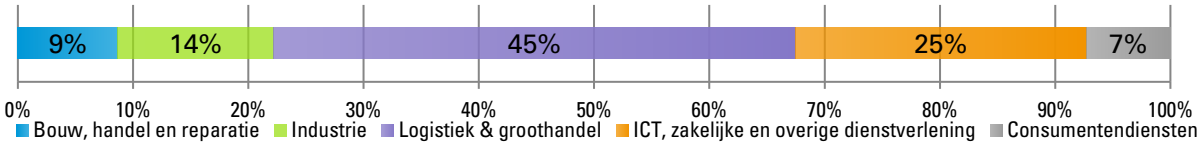
Middelland Noord + Zuid (Woerden)											
Locatie en impressie											
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets	
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden	
	Netto uitgegeven in hectare										
	58,9 hectare			S			M		L	XL	
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare							
	83,6 hectare			0							
	Werkgelegenheid										
	6.115 werkzame personen			**375** vestigingen							
	Intensiteit ruimtegebruik										
	Netto/Bruto verhouding: **0,70**			Floor Space Index: **60%**							



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit				
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid	-		
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden	-		
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Bedrijventerrein is naast logistiek en groothandel vooral gericht op kantoorachtige bedrijvigheid (solitaire panden). Sterke daling banen (-28%). Afname van 2.380 banen in periode 2009-2018. • Verouderde uitstraling van (kantoor)panden en veel leegstand. Het toekomstperspectief van kantoren op een bedrijventerrein is ondergemiddeld. • Parkeren op de weg wat zorgt voor een rommelig straatbeeld.			
Visie gemeente	• Middelland-Noord transformeert naar een gemengd stedelijk woon-werkgebied waarbij verschillende functies naast elkaar bestaan. Middelland-Zuid blijft een gemengde werklocatie en zal niet transformeren.			

Polanen

Polanen (Woerden)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	24,9 hectare			S	M		L	XL		
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	32,6 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	3.005 werkzame personen			**90** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,79**			Floor Space Index: 75%						



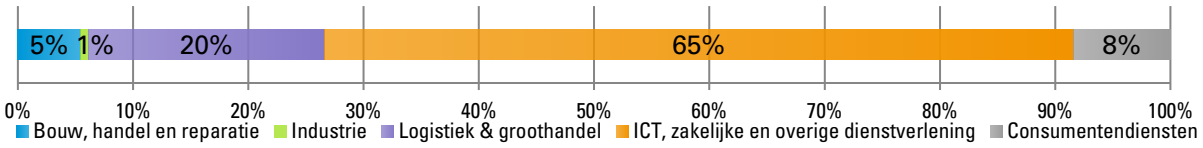
Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid	-		
	Circulaire potentie bedrijvigheid	-		
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed			+
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving			+
Overig	Organisatiegraad ondernemers			+
Kansen en knelpunten	• Locatie met grootschalige bedrijven. Locatie functioneert goed en is met circa 3.000 banen belangrijk voor werkgelegenheid. In periode 2009-2018 zijn het aantal banen met 26% gegroeid. • Moderne uitstraling van het vastgoed en een rustige en overzichtelijke interne ontsluiting. Wel zien we dat parkeren af en toe op de weg plaatsvindt en er zijn geen fietspaden aanwezig.			
Visie gemeente	• Terrein functioneert goed: uitbreiding Tappersheul III in voorbereiding.			

Gemeente Zeist

Dijnselburg

Dijnselburg (Zeist)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Niet aanwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	27,4 hectare			S		M		L		XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	30 hectare			**0**						
	Werkgelegenheid									
	2.595 werkzame personen			**105** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,91**			Floor Space Index: **34%**						

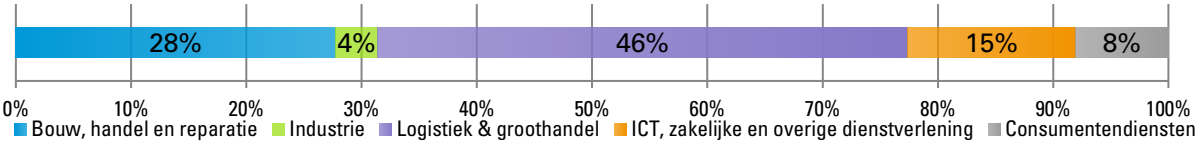


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid	-		
	Circulaire potentie bedrijvigheid	-		
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers	-		
Kansen en knelpunten	• Belangrijke bedrijventerrein voor Zeist. In totaal goed voor bijna 2.600 banen. • Met name de PDV-locatie kent wat verouderd vastgoed (het gaat om grote vastgoedobjecten). • Betrekkelijk weinig groen en veel verhard terrein (hittestress). Lage intensiteit ruimtegebruik. Openbare ruimte heeft onderhoud nodig (veel kuilen in klinkerweg rond de PDV-functies).			
Visie gemeente	• Momenteel terrein met kantoren en grootschalige detailhandel. Terug naar MKB-bedrijventerrein (nodig om in de toekomst aan vraag naar bedrijfsruimte te voldoen).			

Fornheselaan

Fornheselaan (Den Dolder)										
Locatie en impressie										
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Niet aanwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	9,3 hectare			S			M		L	XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	9,4 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	135 werkzame personen			**35** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,99**			Floor Space Index: **21%**						

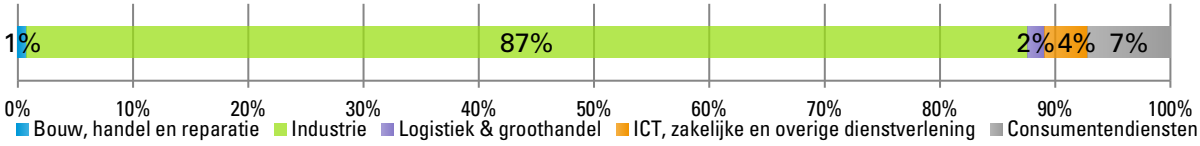


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid			+
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed			+
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving	-		
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Klein bedrijventerrein in termen van werkgelegenheid. Een sterke afname van het banen (-33%) in periode 2009-2018. Op locatie zijn met name reguliere bedrijventerreinfuncties gevestigd. • Kavels worden ruimte-extensief gebruikt, maar dit is passend bij type bedrijvigheid (veelal hogere milieucategorie bedrijven in metaalbewerking, sloop- en recycling, autohandel). • Vastgoed is specifiek toegespitst op het huidige gebruik. Versteken van de ruimtelijke kwaliteit is gewenst (locatie is erg versteend, weinig groen op de locatie zelf aanwezig). • Interne ontsluiting matig met veel doodlopende wegen.			
Visie gemeente	• Functie als regulier MKB-terrein behouden waarbij de nadruk ligt op het huisvesten van industriële en logistieke bedrijven (toegestane hoge milieucategorie behouden).			

Willem Arntszlaan

Willem Arntszlaan (Den Dolder)											
Locatie en impressie											
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets	
	Locale weg	N-weg	Snelweg	Niet aanwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden	
	Netto uitgegeven in hectare										
	7 hectare			S			M		L	XL	
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare							
	7 hectare			**0**							
	Werkgelegenheid										
	530 werkzame personen			20 vestigingen							
	Intensiteit ruimtegebruik										
	Netto/Bruto verhouding: **1,00**			Floor Space Index: **32%**							

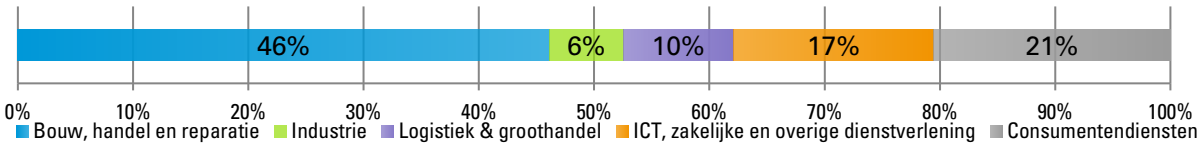


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid	-		
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden	-		
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting	-		
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers	-		
Kansen en knelpunten	• Eyecatcher is Remia (fabrikant sauzen, dressings en vetten) in historisch bedrijfscomplex met ligging midden in de kern Den Dolder. Verder enkele bedrijfsverzamelgebouwen. • Locatie ligt ingeklemd tussen woonwijken en spoor. Interne bereikbaarheid is matig. • Al decennia lang is er sprake van goed overleg tussen fabriek (Remia) en omgeving. Remia heeft veel geïnvesteerd in de locatie (onder andere duurzaamheidsmaatregelen genomen).			
Visie gemeente	• Inzet op behoud werklocatie en behoud van Remia (werkgelegenheid voor onder andere praktisch geschoold personeel).			

Zeist West

Zeist West (Zeist)										
Locatie en impressie										
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Niet aanwezig	Laad- en loskade	Rail	Niet aanwezig	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	8,2 hectare			S			M		L	XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	13 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	220 werkzame personen			**55** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,63**			Floor Space Index: **39%**						



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid			+
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen	-		
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Het aantal banen is relatief sterk gedaald (-46%), maar absoluut gaat dit om zo'n 185 banen. • Vastgoed begint te verouderen, een renovatie- of verduurzamingsslag is op termijn nodig. • Ligging tegen woonwijk en daardoor matige bereikbaarheid. Autogarages aan Aalscholverlaan hebben last van beperkte parkeerruimte; als gevolg hiervan veel parkeren langs de weg. • Lage intensiteit ruimtegebruik verklaarbaar: aanwezigheid Rioolwaterzuiveringsinstallatie Zeist.			
Visie gemeente	• Inzet op behoud werklocatie.			

stec
groep

Bijlage

NEER-analyse bedrijventerreinen U16

Stec Groep aan stad Utrecht en regio U16

Rick Meijerink, Callum Lewis en Guido van der Molen
6 mei 2020

stec
groep

Inhoudsopgave

NEER-analyse 2

Aanpak en gebruikte bronnen ... 2
Next Economy Effectrapportages ... 5
Gemeente Bunnik: Industriegebied Oost/De Rumpst & Zuid/Kosterijland ... 6
Gemeente De Bilt: Rembrandtlaan ... 8
Gemeente De Ronde Venen: Bedrijventerrein Mijdrecht ... 10
Gemeente Houten: De Meerpaal ... 12
Gemeente Houten: Doornkade ... 14
Gemeente IJsselstein: Lage Dijk (+ Over Oudland + Paardenveld) ... 16
Gemeente Lopik: De Copen ... 18
Gemeente Montfoort: IJsselveld + (inclusief IJsselveld kop) ... 20
Gemeente Nieuwegein: Laagraven-Liesbosch ... 22
Gemeente Nieuwegein: Plettenburg-De Wiers Zuid ... 24
Gemeente Oudewater: Tappersheul ... 26
Gemeente Stichtse Vecht: Maarssenbroek ... 28
Gemeente Stichtse Vecht: Merwedeweg/Keulschevaart ... 30
Gemeente Utrecht: Lage Weide ... 32
Gemeente Utrecht: Nieuw Overvecht ... 34
Gemeente Utrecht: Oudenrijn ... 36
Gemeente Utrecht: Werkspoor ... 38
Gemeente Utrechtse Heuvelrug: Amerongen ... 40
Gemeente Vijfheerenlanden: De Hagen + De Biezen ... 42
Gemeente Vijfheerenlanden: Meerkerk + Meerkerk IV ... 44
Gemeente Vijfheerenlanden: Nieuw Schaik ... 46
Gemeente Wijk bij Duurstede: Broekweg + Langshaven ... 48
Gemeente Woerden: Barwoutswaarder ... 50
Gemeente Woerden: Middelland Noord + Middelland Zuid ... 52
Gemeente Zeist: Dijnselburg ... 54

NEER-analyse

Aanpak en gebruikte bronnen

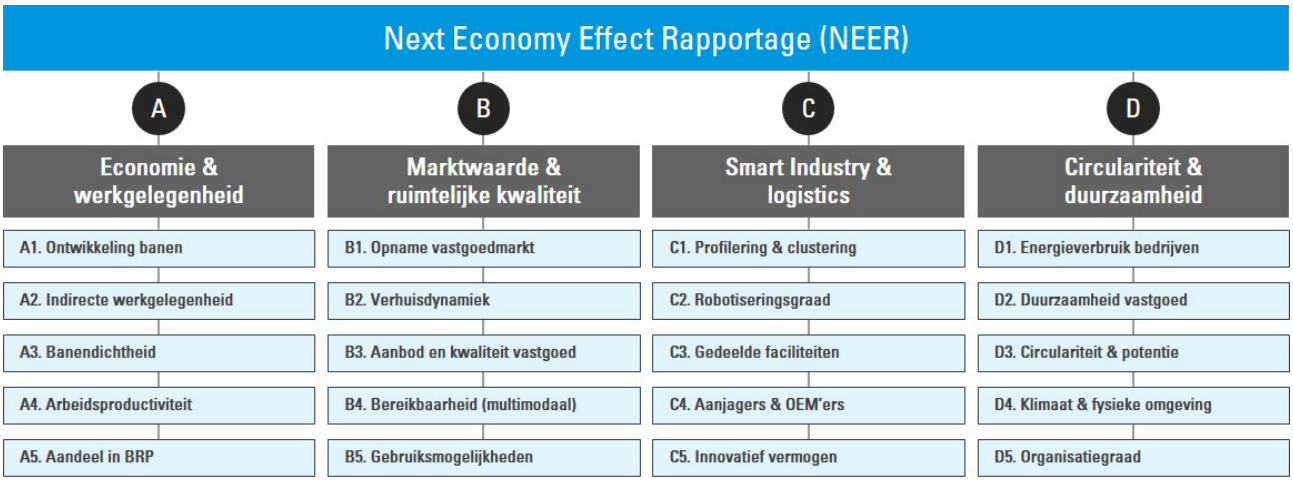
N-EER model beoordeelt objectief het functioneren en de waarde van een bedrijventerrein

Next Economy is een containerbegrip voor vijf belangrijke trends die substantiële effecten hebben op de toekomst van steden en bedrijventerreinen. Het gaat over circulaire economie, smart-industry, open innovatie, robotisering en smart logistics. Om deze trends door te vertalen naar bedrijventerreinen hebben we dit geoperationaliseerd tot een Next Economy Effect Rapportage (N-EER). De N-EER is een meetlat van robuuste, objectieve indicatoren waarlangs bedrijventerreinen kunnen worden gelegd en gescoord. Het model vormt zo input voor gemeenten, regio's, investeerders en bedrijvenparken om met het beleid en investeringsbeslissingen maximaal in te spelen op de kansen van de Next Economy. Voor een beoordeling van het functioneren van bedrijventerreinenvoorraad is vanuit duurzaamheids-, markt- en economische bril gekeken naar bedrijventerreinen. De basis hiervoor is ons EER-model: Economische Effectrapportage. De N-EER brengt op basis van criteria objectief in beeld hoe een bedrijventerrein functioneert, welke waarde het heeft en waar het investeringspotentieel zit.

Input voor het N-EER model bestaat uit zowel kwantitatieve data als kwalitatieve inzichten

In figuur 1 is een overzicht van de bronnen die als input zijn gebruikt voor het N-EER model, onderverdeeld per hoofdcriterium. Van iedere bron is de meest actuele, beschikbare data gehanteerd.

Figuur 1: Indicatoren N-EER model

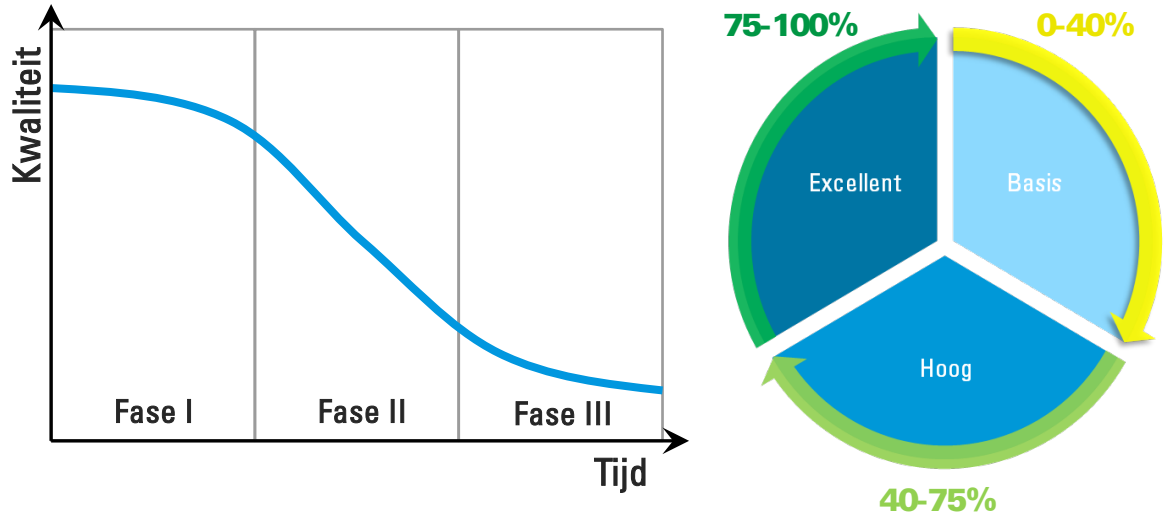


Bron: Stec Groep, 2019

Resultaat N-EER-model: positie op de 'levenscyclus bedrijventerreinen' en Next Economy potentie

Een bedrijventerrein heeft, net als ieder ander product, een levenscyclus. Als een bedrijventerrein veroudert, wordt het steeds minder geschikt voor de doelgroepen op het terrein en zijn ingrepen of innovaties nodig om het bedrijventerrein nieuw leven in te blazen. Op die manier blijft het bedrijventerrein zijn economische waarde behouden. Dergelijke ingrepen zijn belangrijk, omdat een bedrijventerrein, in tegenstelling tot veel andere producten, niet zomaar weggegooid, gerecycled of vervangen kan worden. bedrijven op bedrijventerreinen kunnen zich bijvoorbeeld niet zomaar verplaatsen naar een nieuwe, betere plek. Dat kost veel tijd en geld. Bovendien zijn geschikte plekken vaak niet direct voorhanden. Indicatoren A & B bepalen de positie van het bedrijventerrein op de levenscyclus. Naast het economisch functioneren en de ruimtelijke kwaliteit van een locatie, zijn aanknopingspunten voor een duurzame transitie tegenwoordig net zo belangrijk. Daarom bestaan indicatoren C & D uit bronnen die de duurzame potentie van een terrein in kaart brengen. Dit betreft enerzijds voorwaardelijke eigenschappen (aanwezigheid cluster) en anderzijds de (energie)opgaven.

Figuur 2: Levenscyclus voor bedrijventerreinen (links) en Next Economy potentie (rechts)



BETEKENIS FASEN VAN DE 'LEVENSCYCLUS BEDRIJVENTERREINEN'

De levenscyclus kent grofweg drie fasen:

- In **Fase I** past de kwaliteit van het terrein bij de doelgroep en gebruikers. Grootschalige ingrepen of innovaties zijn in de meeste gevallen niet noodzakelijk. Lichte ingrepen, zoals periodiek opwaarderen van de openbare ruimte, opzetten van een collectief, vergroening of het verbeteren van de bewegwijzering zijn voldoende om de kwaliteit van de locatie hoog te houden.
- In **Fase II** staat de kwaliteit van het terrein wat meer onder druk. Niet alle doelgroepen en gebruikers beoordelen het terrein met minimaal een '8', maar het gros kan er nog goed ondernemen. Het terrein heeft nog een relatief hoge economische waarde en de leegstand is vaak laag. Om het terrein op te waarderen zijn zwaardere ingrepen nodig, zoals private investeringen in pand en kavel, grootschalig wegonderhoud of herverkaveling. De private component is belangrijk: alleen publieke investeringen doen is in deze fase relatief duur en vaak zeer beperkt effectief, blijkt uit onderzoek. Advies is dan ook om met ondernemers een private investeringsagenda op te stellen.
  Relevant, in het beginstadium van Fase II is een lichtere ingreep nodig en is Fase I nog in zicht. In het eindstadium van Fase II wordt de ingreep forser en kan het een goede strategie zijn om niets te doen. Ingrijpen in Fase III is namelijk een stuk gemakkelijker en goedkoper.
- In **Fase III** is de kwaliteit van het terrein benedenmaats voor de doelgroepen en gebruikers. Om het terrein op niveau te krijgen zijn over het algemeen zeer zware ingrepen nodig, zoals grootschalige herontwikkeling. Soms is transformatie naar andere functies passender, zoals woningbouw. In deze fase hebben publieke investeringen een relatief groot effect. Advies is dan ook om een slimme, concrete opwaardeer- of transformatiestrategie op te stellen voor de locatie.

BETEKENIS NEXT ECONOMY POTENTIE

Het model geeft de potentie van een bedrijventerrein voor de 'Next Economy' (NE) weer: in hoeverre is het terrein uitgerust om een transitie naar de 'nieuwe economie' te kunnen maken? We kijken hiervoor bijvoorbeeld naar gebruiksmogelijkheden (hoge milieucategorie, ruime bebouwingsmogelijkheden), de aanwezigheid van bedrijven in hightech maakindustrie of andere clusters, het aantal bedrijven op een terrein (om een circulair transitie te bewerkstelligen is een kritische massa nodig), de aanwezigheid van recyclingbedrijven (om afvalstromen binnen het terrein te kunnen houden), een hoge organisatiegraad (die van belang is om stappen te zetten op gezamenlijke energievoorziening of inzamelen van afval), et cetera.
De NE-potentie is geen oordeel over de kwaliteit of het economisch belang van een terrein. Ook terreinen die een NE-potentie 'Basis' hebben zijn zeer wezenlijk als motor van de economie en zullen dat naar verwachting in de toekomst nog steeds zijn (eventueel met herstructureringsmaatregelen). Niet alle terreinen hoeven circulair te worden, hightech maakindustrie of bedrijven in hogere milieucategorieën te huisvesten. De NE-potentie moet daarom vooral worden gezien als een aanvulling op de analyse van veroudering en herstructurering. De analyse laat zien welke terreinen het meest interessant zijn om stappen te zetten richting Next Economy. Het model geeft per bedrijventerrein aan in welke staat de randvoorwaarden voor een transitie naar de nieuwe economie zijn. Hoe hoger de potentie, hoe beter het terrein mee kan in de duurzame transitie. Dit wordt vertaald naar drie Next Economy 'potentieniveaus'; Basis, Hoog of Excellent:

- Met een potentie 'basis' (0%-39%) heeft een terrein minder aanknopingspunten met de Next Economy, het zal op het terrein meer inzet vergen om mee te komen met bijvoorbeeld de energietransitie en richting een circulaire economie.
- Met een potentie 'hoog' (40%-74%) zijn ondernemers op een terrein al stappen aan het maken richting een Next Economy, zoals het plaatsen van zonnepanelen of het werken met robots/automatisering. Ook zijn een deel van de ruimtelijke voorwaarden voor een modern bedrijventerrein aanwezig, zoals bereikbaarheid en/of kwalitatief hoogwaardige groene ruimtes.
- Met een potentie 'excellent' (75%-100%) zijn ondernemers op een terrein volledig op weg naar de Next Economy. Ze zijn goed georganiseerd en maken bijvoorbeeld gebruik van gedeelde faciliteiten en/of delen reststromen. Veel bedrijven op het terrein wekken duurzame energie op of kopen duurzame energie in. Het terrein is goed bereikbaar en heeft een grote potentiele arbeidsmarkt binnen handbereik.

Tabel 1: Bronnenlijst N-EER Model

Indicator	Gebruikte bronnen
A. Economie & werkgelegenheid 	• PAR, 2019 • CPB, TNO • IBIS Bedrijventerreinen • CBS Statline
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit 	• Property NL, Vastgoeddata.nl & Vastgoedjournaal.nl • Funda in Business & Real Next • Google Maps & NS Routeplanner • Schouw bedrijventerreinen augustus 2019 • Ruimtelijkeplannen.nl & input gemeente
C. Smart Industry & logistics 	• PAR, 2019 • CBS Statline • Maakindustrie top 100 en R&D Top 30 • Input gemeenten & ondernemers
D. Duurzaamheid & energietransitie 	• CBS Statline • EP Online RvON • Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) • Warmteatlas.nl & klimaatatlas.nl • Input gemeenten & ondernemers

Bron: Stec Groep, 2019

Next Economy Effectrapportages

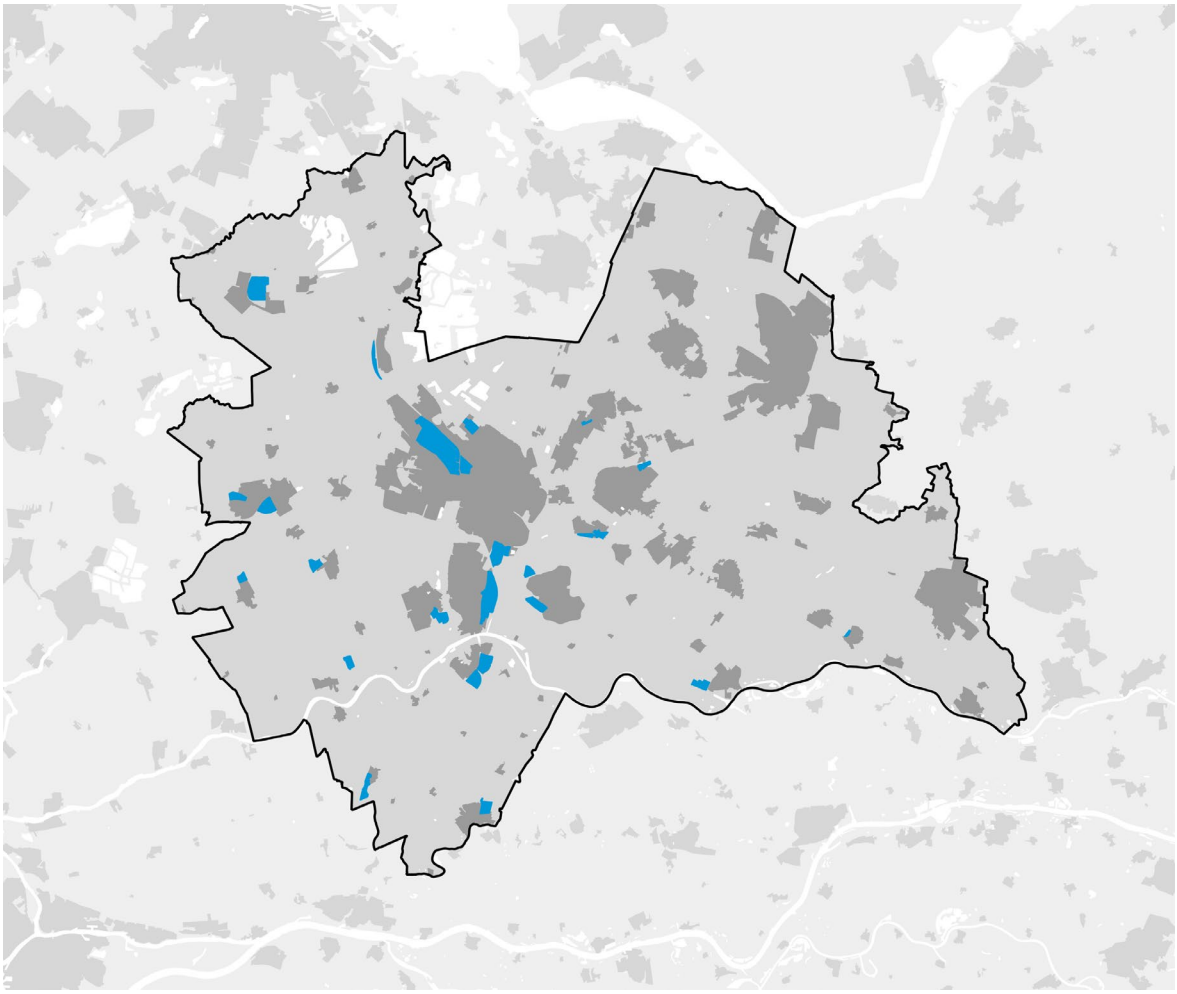
Objectieve beoordeling functioneren van de bedrijventerreinenvoorraad

De NEER analyse geeft grip op het economisch functioneren van een bedrijventerrein, van de positie in de economische levenscyclus en van de verbeterkansen (waardesprong). De NEER brengt daarnaast vanuit het perspectief van belangrijke (mega)trends in de bedrijventerreinenmarkt de toekomstbestendigheid in beeld. Er komen immers veel nieuwe ontwikkelingen op bedrijven(terreinen) af, zoals circulaire economie, robotisering, smart industry & logistics en duurzaamheids- en klimaatdoelen. De analyse geeft zo een goed onderbouwd inzicht op de economische (toekomst)waarde en het investeringspotentieel van een bedrijventerrein.

Deze rapportage bevat resultaten van de analyse van de bedrijventerreinen in de regio U16. Op basis van het NEER model van Stec Groep zijn 25 bedrijventerreinen beoordeeld. De waarde van de bedrijventerreinen is uitgedrukt in een score en geeft – op basis van objectief meetbare indicatoren – een oordeel over het functioneren van de bedrijventerreinen op dit moment.

Op kaart wordt weergegeven voor welke bedrijventerreinen een NEER-analyse is uitgevoerd.

Figuur 3: Kaart NEER-analyse bedrijventerreinen regio U16



Bron: Stec Groep, 2020

Gemeente Bunnik Industriegebied Oost/De Rumpst & Zuid/Kosterijland

Industriegebied Oost/De Rumpst & Zuid/Kosterijland (Bunnik)

Locatie en impressie





Kerngegegevens

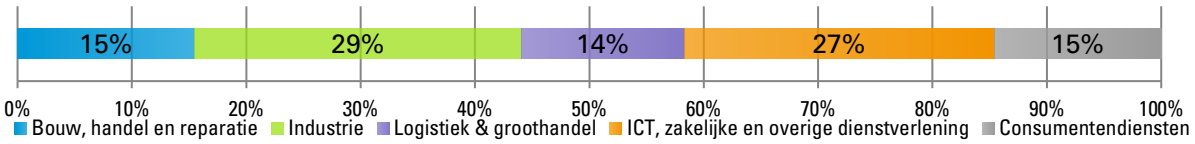
Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

Netto uitgegeven in hectare				
39,4 hectare	S	M	L	XL

Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare
47,8 hectare	0

Werkgelegenheid	
1.450 werkzame personen	**130** vestigingen

Intensiteit ruimtegebruik	
Netto/Bruto verhouding: **0,82**	Floor Space Index: **68%**

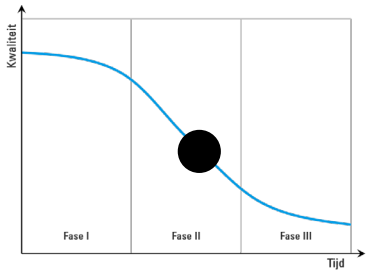


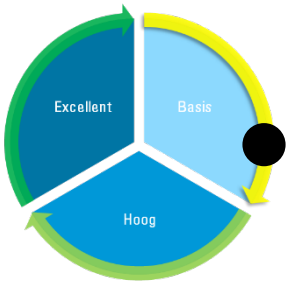
Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid		0	
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting	-		
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers	-		
Kansen en knelpunten	• Aantal banen met ruim 11% gedaald. Met 1.450 banen wel belangrijke locatie voor gemeente. • De bedrijventerreinen liggen ingeklemd tussen kern Bunnik en snelweg A12. Er zijn veel smalle wegen met regelmatig eenrichtingsverkeer. • Vastgoed in het gebied is sterk wisselend van kwaliteit. Industriegebied Oost-De Rumpst (ten noorden spoorweg) is zwaar verouderd.			
Visie gemeente	• Kwaliteit van bedrijventerreinen in de gemeente Bunnik is op orde. Op geen van de bedrijventerreinen is sprake van een grote herstructureringsopgave.			

NEER: Scoreoverzicht Industriegebied Oost/De Rumpst & Zuid/Kosterijland

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
50%	59%	35%	31%
A + B = 54% Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen **Fase II**		**C + D = 33%** Next Economy Potentie **Basis**	





NEER: Opvallendheden Industriegebied Oost/De Rumpst & Zuid/Kosterijland

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• Industriegebied Zuid en Oost hebben samen een behoorlijke omvang van circa 1.450 banen. • De arbeidsproductiviteit is relatief hoog op de terreinen, dit is voornamelijk te danken aan het hoge aantal banen binnen de industrie op de terreinen. • Industriegebied Zuid en Oost hebben een bovengemiddelde banendichtheid voor Bunnik maar een ondergemiddelde banendichtheid voor de provincie Utrecht.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• De terreinen hebben een negatief verhuissaldo tussen 2011 en 2019. • Er is weinig leegstand op Industriegebied Zuid en Oost, de aanbod-voorraad ratio is circa 3%. • De interne en externe bereikbaarheid van Industriegebied Zuid en Oost is goed, de terreinen zijn via de snelweg en met het OV bereikbaar.
C. Smart industry & logistics	• Er is op Industriegebied Zuid en Oost sprake van lichte clustering in de sectoren industrie (voornamelijk voedingsmiddelenindustrie) en handel. • Op Industriegebied Zuid en Oost is een lage robotiseringspotentie. • De gemiddelde R&D uitgaven van het type bedrijf dat op Industriegebied Zuid en Oost gevestigd zit zijn erg hoog ten opzichte van de provincie Utrecht.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• De bedrijven op Industriegebied Zuid en Oost hebben een laag aardgasverbruik en een gemiddeld elektriciteitsverbruik. • Er is circa 9.500 m² dakoppervlak geschikt voor het plaatsen van zonnepanelen, dit is 5% van de vastgoedvoorraad op Industriegebied Zuid en Oost. Er zijn al zonnepanelen op de terreinen geplaatst. • Bijna 10% van de werknemers op de terreinen werken bij een bedrijf met hoge circulaire potentie. • De organisatiegraad van Industriegebied Zuid en Oost is matig, ze hebben geen ondernemersvereniging.

Gemeente De Bilt: Rembrandtlaan

Rembrandtlaan (Bilthoven)

Locatie en impressie





Kerngegegevens

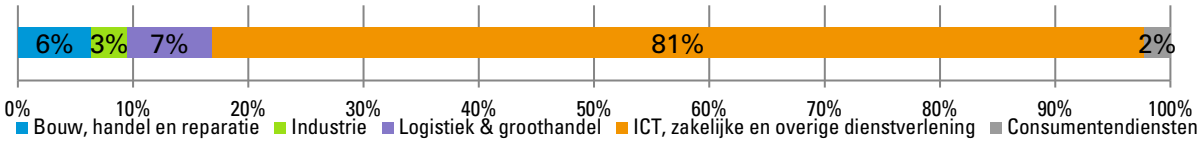
Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

Netto uitgegeven in hectare				
2,8 hectare	S	M	L	XL

Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare
8 hectare	0

Werkgelegenheid	
610 werkzame personen	**90** vestigingen

Intensiteit ruimtegebruik	
Netto/Bruto verhouding: **0,35**	Floor Space Index: **195%**



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid		0	
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik			+
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers	-		

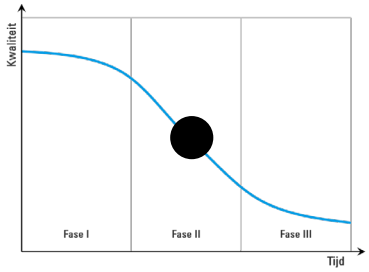
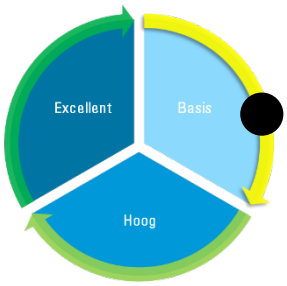
Kansen en knelpunten

- Locatie in kern Bilthoven, op loopafstand van NS-station Bilthoven. Met circa 610 banen een belangrijke locatie voor de gemeente. Zowel aantal banen als vestigingen is gegroeid. Relatief groot aandeel kantoorachtig vastgoed en bedrijvigheid (dienstverlening en gezondheidszorg).
- Gedeelte vastgoedvoorraad is incourant (verouderd), maar ook enkele nieuwe panden.
- Geen ondernemerscollectief op bedrijventerrein aanwezig.

Visie gemeente

- -

NEER: Scoreoverzicht Rembrandtlaan

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
75%	42%	17%	38%
A + B = 59% Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen **Fase II**		**C + D = 28%** Next Economy Potentie **Basis**	
			

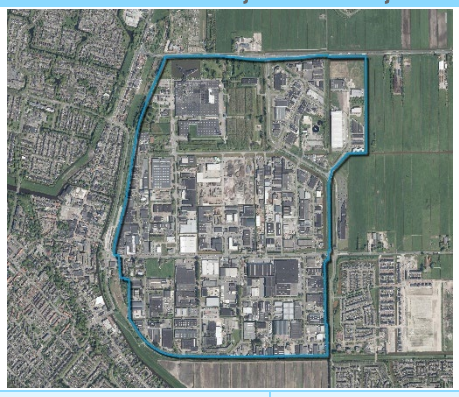
NEER: Opvallendheden Rembrandtlaan

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• Rembrandtlaan is een middelgroot terrein met circa 600 werknemers. De werkgelegenheid stijgt sterk op Rembrandtlaan de afgelopen jaren. • Rembrandtlaan heeft een hoge banendichtheid van circa 220 arbeidsplaatsen per hectare, dit komt doordat er kantoorfuncties aanwezig zijn op het terrein. • Rembrandlaan draagt veel bij aan de regionale toegevoegde waarde omdat er veel banen zijn in de dienstverlening op het terrein.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• Op Rembrandtlaan vertrekken de laatste jaren meer bedrijven dan dat er bij komen, Rembrandtlaan heeft sinds 2011 een saldo bedrijfsverhuizingen van -13. • De leegstand op Rembrandtlaan ligt rond 4%, onder frictieniveau. • 91% van het vastgoed op Rembrandtlaan is gebouwd voor 1986, de vastgoedvoorraad is daarmee relatief oud.
C. Smart industry & logistics	• Rembrandlaan heeft een laag robotiseringspotentie van circa 5%, dit komt doordat er veel bedrijven zijn op Rembrandtlaan die actief zijn in de handel of dienstverlening. • Er is relatief weinig innovatief vermogen op Rembrandtlaan. Het terrein is niet onderling georganiseerd en het type bedrijf op Rembrandtlaan geeft minder uit dan het gemiddelde bedrijf in Nederland.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• De bedrijven op Rembrandtlaan gebruiken jaarlijks relatief weinig elektriciteit en aardgas. • Er zijn zonnepanelen aanwezig op Rembrandtlaan maar er is relatief weinig ruimte over op daken om nieuwe zonnepanelen op te realiseren. • Maar 6% van de werknemers op Rembrandtlaan werkt in een sector met hoge circulaire potentie. • Een relatief groot aandeel van het terrein is groen, het groen is van hoge kwaliteit.

Gemeente De Ronde Venen: Bedrijventerrein Mijdrecht

Bedrijventerrein Mijdrecht (Mijdrecht)

Locatie en impressie

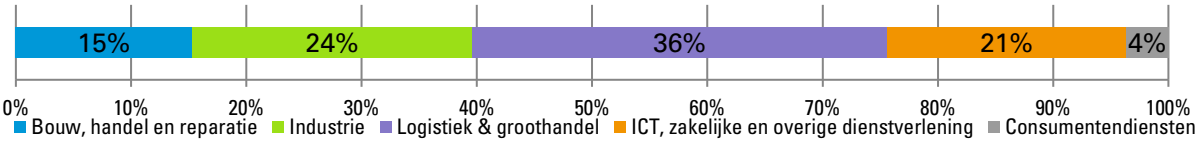




Kerngegevens

Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

Netto uitgegeven in hectare				
148,4 hectare	S	M	L	XL
Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare			
175,2 hectare	0,2			
Werkgelegenheid				
5.810 werkzame personen	**480** vestigingen			
Intensiteit ruimtegebruik				
Netto/Bruto verhouding: **0,85**	Floor Space Index: **45%**			



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
	Circulaire potentie bedrijvigheid		0	
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	

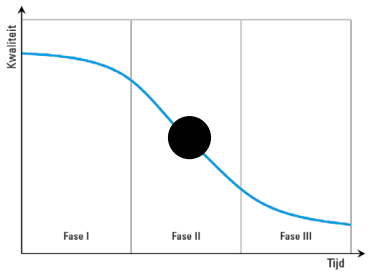
Kansen en knelpunten	• Met circa 5.800 arbeidsplaatsen in 2018 is Bedrijventerrein Mijdrecht van grote omvang in termen van werkgelegenheid. Belangrijke locatie voor gemeente en regio. • Kwaliteit vastgoed is over het algemeen goed op orde, wel sterk wisselend per (deel)gebied. • Aandeel groen op bedrijventerrein (uitgezonder S.C. Johnson) belangrijk aandachtspunt.
Visie gemeente	• Inzetten op uitbreiding van het bedrijventerrein.

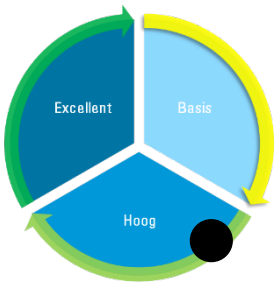
NEER: Scoreoverzicht Bedrijventerrein Mijdrecht

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
50%	67%	42%	54%

A + B = 59%
Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen
Fase II

C + D = 46%
Next Economy Potentie
Hoog



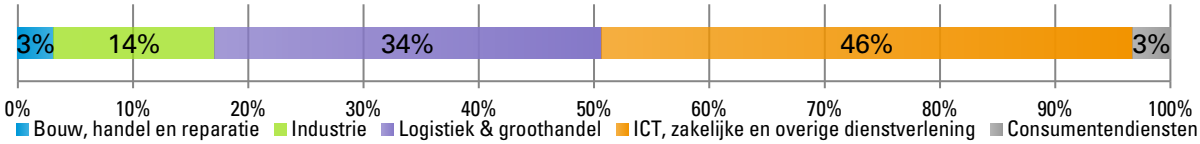


NEER: Opvallendheden Bedrijventerrein Mijdrecht

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• Hoge (sociaal)economische waarde; terrein goed voor ruim 5.800 banen • Hoog aandeel in logistiek, handel en industrie. Sterk uiteenlopend profiel met enkele grote (inter)nationale spelers, zoals S.C. Johnson Europlant en Bayer; • Aantal banen is in de periode 2009-2018 met 2% afgenomen; • Belangrijke bijdrage en regionale economie en veel toegevoegde waarde.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• Relatief weinig leegstand (2,5% van totale voorraad); Daarmee zelfs onder een wenselijk frictieniveau van 5-6% leegstand voor gezonde marktwerking; • Terrein is ruim opgezet. Bebouwingspercentages op het terrein verschillen veel; • Ruimtelijke kwaliteit en kwaliteit van het vastgoed is over het algemeen goed op orde, wel sterk wisselend per (deel)gebied.
C. Smart industry & logistics	• Veel verschillende sectoren aanwezig. Er is daarentegen geen uitgesproken cluster; • Beperkt aantal sectoren actief die zich bezig houden met robotisering; • Innovatief vermogen is in potentie hoog op Bedrijventerrein Mijdrecht. Gevolg van aanwezigheid industrie- en informatie en communicatiesector. Beide sectoren worden over het algemeen gekenmerkt door hoge R&D uitgaven.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• Bedrijven op Bedrijventerrein Mijdrecht hebben een gemiddeld energieverbruik; • Het bedrijfsleven verbruikt relatief weinig gas; • Terrein beschikt over veel (potentieel) dakoppervlak geschikt voor zonnepanelen; • Waterhuishouding is goed. Wanneer we het deelgebied Johnson niet meerekenen is het aandeel groen op terrein beperkt. Zonder deelgebied Johnson is slechts 5% van het terrein groen. Het terrein grenst daarentegen wel aan agrarisch groen.

Gemeente Houten: De Meerpaal

De Meerpaal (Houten)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	31 hectare			S		M		L		XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	50 hectare			3,3						
	Werkgelegenheid									
	4.520 werkzame personen			**175** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,69**			Floor Space Index: **82%**						



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

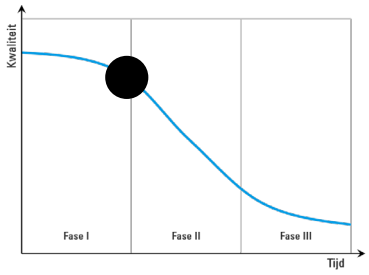
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid	-		
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed			+
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik			+
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Circulaire potentie is laag, maar past bij het type terrein met veel hoogwaardige bedrijvigheid. • Geen fietspaden op locatie aanwezig. Op het terrein wordt momenteel wel glasvezel aangelegd. • Op locatie is collectieve beveiliging Stichting Beveiliging Bedrijventerreinen Houten (SBBH), maar geen eigen (ondernemers)vereniging of parkmanagementorganisatie aanwezig.			
Visie gemeente	• Gemeente Houten sluit zoveel mogelijk aan bij de ruimtelijk-economische koers van de U10.			

NEER: Scoreoverzicht De Meerpaal

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
75%	74%	31%	50%

A + B = 75%
Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen
Fase I

C + D = 40%
Next Economy Potentie
Hoog





NEER: Opvallendheden De Meerpaal

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• Het aantal banen op de Meerpaal stijgt sterk de laatste jaren, dit terwijl het terrein in 2009 al groot was. • De indirecte werkgelegenheid op Meerpaal is gemiddeld, de banendichtheid is voor zowel Houten als de provincie Utrecht bovengemiddeld. • De Meerpaal heeft een hoge bijdrage aan de regionale toegevoegde waarde doordat er veel mensen op het terrein in de handelssector werken.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• Er is veel verhuisdynamiek op de Meerpaal. Langjarig komen er meer bedrijven bij op het terrein dan dat er vertrekken. • De leegstand op de Meerpaal is met 6% rond een gezond frictieniveau van circa 5%. De leegstand op de Meerpaal is ondergemiddeld voor Houten. • Een groot aandeel van de vastgoedvoorraad op de Meerpaal is na 2005 gebouwd en heeft relatief veel marktwaarde.
C. Smart industry & logistics	• Er is sprake van een (beperkt) handelscluster op de Meerpaal. • De Meerpaal heeft een lage robotiseringspotentie van circa 6%, op basis van de sectorale verdeling van bedrijven op het terrein. • Het type bedrijf op de Meerpaal geeft meer uit aan R&D dan het gemiddelde bedrijf in de provincie Utrecht en Nederland.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• De Meerpaal heeft een gemiddeld jaarlijks elektriciteitsverbruik en een laagaardgasverbruik. • Een groot aandeel van de Meerpaal is geschikt voor het plaatsen van zonnepanelen. Circa driekwart van het elektriciteitsverbruik op de Meerpaal zou duurzaam opgewekt kunnen worden als op een derde van het dakoppervlak op het terrein zonnepanelen geplaatst zouden worden. • De Meerpaal heeft een hoog aandeel groen, het groen is van hoge kwaliteit. • Er zijn bijna geen bedrijven die actief zijn in sectoren met hoge circulaire potentie op de Meerpaal.

Gemeente Houten: Doornkade

Doornkade (Houten)

Locatie en impressie





Kerngegevens

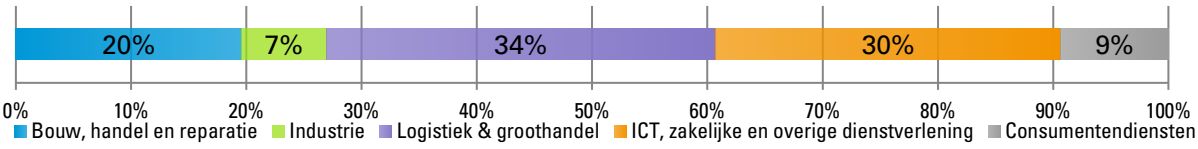
Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

Netto uitgegeven in hectare				
15 hectare	S	M	L	XL

Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare
24 hectare	0

Werkgelegenheid	
1.190 werkzame personen	**125** vestigingen

Intensiteit ruimtegebruik	
Netto/Bruto verhouding: **0,70**	Floor Space Index: **70%**



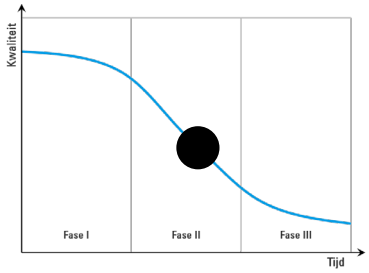
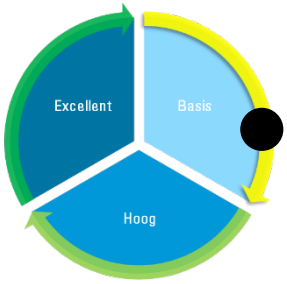
Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving			+
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Hoeveelheid banen tussen 2009 en 2018 nagenoeg gehalveerd (-48%). • Vastgoed (gevels, algehele uitstraling) ietwat verouderd. • Geen ondernemerscollectief aanwezig. Alleen collectieve beveiliging aanwezig op het terrein.			

Strategische opgave

Visie gemeente	• Gemeente Houten sluit zoveel mogelijk aan bij de ruimtelijk-economische koers van de U10.

NEER: Scoreoverzicht Doornkade

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
54%	56%	22%	44%
A + B = 55% Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen **Fase II**		**C + D = 33%** Next Economy Potentie **Basis**	
			

NEER: Opvallendheden Doornkade

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• Doornkade kent de laatste jaren een sterk teruglopende werkgelegenheid. • Doornkade is verantwoordelijk voor een bovengemiddelde indirecte werkgelegenheid, de sector handel en reparatie speelt hier een grote rol in. • Doornkade heeft een erg lage banendichtheid, er werken per hectare circa 50% minder mensen dan gemiddeld op bedrijventerreinen in Houten.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• Er is een hoge verhuisdynamiek op Doornkade, de afgelopen jaren trekken er meer bedrijven naar het terrein toe dan dat er bedrijven wegtrekken. • De leegstand op Doornkade is met 6% rond een gezond frictieniveau van circa 5%. De leegstand op Doornkade is ondergemiddeld voor Houten. • Doornkade heeft een goede externe bereikbaarheid maar een matige interne bereikbaarheid.
C. Smart industry & logistics	• Er is weinig robotiseringspotentie op Doornkade. Daarnaast kent het terrein in de huidige situatie geen aanjagers en zijn er geen gedeelde faciliteiten. • Het type bedrijf op Doornkade geeft relatief veel geld uit aan R&D.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• Doornkade heeft laag energieverbruik. • Het vastgoed op is relatief oud op Doornkade en daarmee minder duurzaam, op het terrein zijn in de huidige situatie geen zonnepanelen aanwezig. Er zijn weinig zonnepanelen mogelijk op Doornkade. • Veel werknemers op Doornkade (18%) werken bij een bedrijf in een sector met een hoge circulaire potentie.

Gemeente IJsselstein: Lage Dijk (+ Over Oudland + Paardenveld)

Over Oudland/Lage Dijk/Paardenveld (IJsselstein)

Locatie en impressie





Kerngegegevens

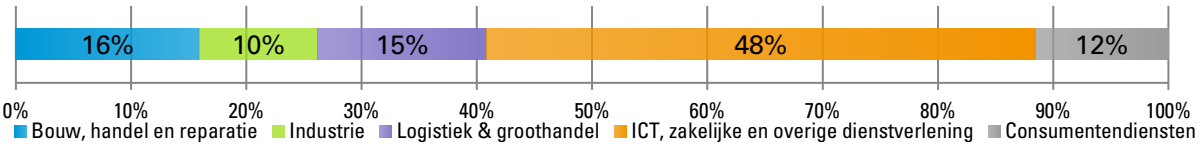
Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

Netto uitgegeven in hectare				
36,1 hectare	S	M	L	XL

Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare
55,3 hectare	0

Werkgelegenheid	
5.015 werkzame personen	**260** vestigingen

Intensiteit ruimtegebruik	
Netto/Bruto verhouding: **0,65**	Floor Space Index: **100%**

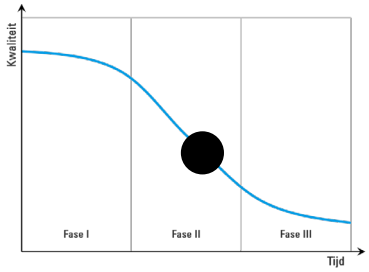
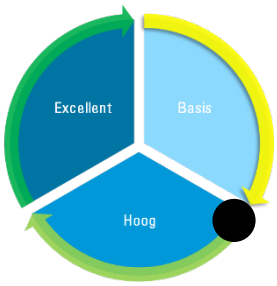


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik			+
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers			+

Kansen en knelpunten	• Bedrijventerrein Lage Dijk (en delen van Paardenveld) kennen ouder bedrijfsvastgoed. Ondanks de leeftijd van het vastgoed scoort de locatie goed op courantheid van de panden. • Verschillende typen bedrijvigheid, waaronder enkele grote eindgebruikers (Westfort, Vermaat, etc.) • Weinig groen aanwezig. Locatie functioneert goed (wel enige leegstand op Paardenveld).
Visie gemeente	• -

NEER: Scoreoverzicht Lage Dijk (+ Over Oudland + Paardenveld)

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
63%	50%	38%	44%
A + B = 56% Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen **Fase II**		**C + D = 41%** Next Economy Potentie **Hoog**	
			

NEER: Opvallendheden Lage Dijk (+ Over Oudland + Paardenveld)

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• De bedrijventerreinen kennen de laatste jaren een sterk oplopende werkgelegenheid. Ze volgen hiermee de trend van de gemeente als geheel. • De banendichtheid op de terreinen is hoog. Er werken circa 85% meer mensen per hectare dan gemiddeld in de provincie Utrecht. • De arbeidsproductiviteit is daarentegen lager dan gemiddeld. Dit heeft onder anderen te maken met het hoge aandeel personen wat werkzaam is in de zakelijke dienstverlening.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• De terreinen kennen gezamenlijk een negatief saldo bedrijfsverhuizingen. Sinds 2011 zijn er circa 20 bedrijven meer vertrokken dan gevestigd. • Het leegstandsniveau op de terrein ligt rond een gezond frictieniveau van 5%. Hiermee is het leegstandspercentage hoger dan gemiddeld op bedrijventerrein in IJsselstein (3%). • Ruimtelijke kwaliteit en kwaliteit van het vastgoed is over het algemeen goed op orde. Over Oudland biedt het modernste vastgoed.
C. Smart industry & logistics	• Er zijn op de terreinen in de huidige situatie beperkt gedeelde faciliteiten aanwezig. De robotiseringspotentie en het innovatief vermogen van de aanwezige bedrijven is gemiddeld. • Er zijn op de terreinen enkele (potentiële) aanjagers voor smart industry & logistics. Voorbeelden zijn Westfort en machinefabriek Amersfoort.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• Het energieverbruik en de duurzaamheid van het vastgoed op de terreinen is gemiddeld. Over Oudland kent duurzamer vastgoed dan de overige twee terreinen. • Op de terreinen werk circa 11% van de personen in een sector met een hoge circulaire potentie. • Er is erg weinig groen aanwezig op de terreinen. Dit kan zorgen voor hittestress en problemen met waterafvoer.

Gemeente Lopik De Copen

De Copen (Lopik)

Locatie en impressie

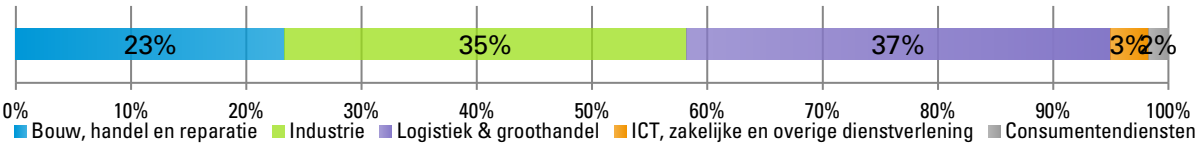




Kerngegegevens

Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

Netto uitgegeven in hectare				
25 hectare	S	M	L	XL
Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare			
35 hectare	1			
Werkgelegenheid				
1.305 werkzame personen	**85** vestigingen			
Intensiteit ruimtegebruik				
Netto/Bruto verhouding: **0,74**	Floor Space Index: **63%**			



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving	-		
Overig	Organisatiegraad ondernemers			+

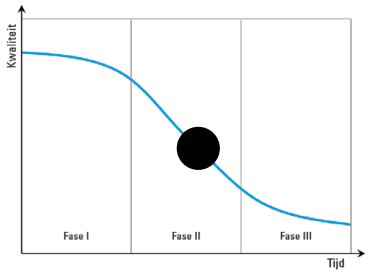
Kansen en knelpunten	• Locatie is belangrijk voor gemeente Lopik. Goed voor ruim 1.300 banen. • Aantal doodlopende wegen wat de interne ontsluiting niet ten goede komt • Betrekkelijk laag aandeel groen op de locatie.
Visie gemeente	• Werklocatie behouden. Bedrijventerrein De Copen wacht nog een uitbreiding van 3,5 hectare. Welke overigens al geheel vergeven is. Uitbreiding wacht op specifiek onderzoek.

NEER: Scoreoverzicht De Copen

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
50%	64%	38%	42%

A + B = 57%
Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen
Fase II

C + D = 40%
Next Economy Potentie
Hoog





NEER: Opvallendheden De Copen

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• Het aantal banen op De Copen is sinds 2009 met circa 3% gedaald. De werkgelegenheid op bedrijventerrein in provincie Utrecht is in dezelfde periode juist met circa 5% gestegen. • Het hoge aandeel banen binnen de sector handel maakt dat De Copen zorgt voor een hoge bijdrage aan de regionale toegevoegde waarde. • De banendichtheid en arbeidsproductiviteit op het terrein is gemiddeld.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• De Copen kent een negatief verhuissaldo. Sinds 2011 zijn er meer bedrijven vertrokken dan gevestigd. • Er is geen leegstand op De Copen. Het terrein functioneert dus uitstekend, maar er is geen bewegingsruimte voor bedrijven. • De maximaal toegestane bouwhoogte en milieucategorie bedrijvigheid bieden veel gebruiksmogelijkheden voor het terrein.
C. Smart industry & logistics	• Het hoge aandeel banen binnen de sector handel zorgt voor een lage (potentiële) robotiseringsgraad op het terrein. • Op De Copen zijn geen gedeelde faciliteiten aanwezig. • De gemiddelde uitgaven aan R&D van de type bedrijven die op De Copen gevestigd zijn, zijn hoger dan gemiddeld in de provincie Utrecht. Het potentiële innovatieve vermogen is hoog.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• Het vastgoed op De Copen is, mede door veroudering, niet duurzaam. • Het energieverbruik van de bedrijven op het terrein is daarentegen gemiddeld. • Er zijn op dit moment geen circulaire initiatieven op het terrein. Met een aandeel van 19% werknemers in sectoren met een hoge circulaire potentie zijn er wel mogelijkheden voor circulaire initiatieven.

Gemeente Montfoort: IJsselveld + (inclusief IJsselveld kop)

IJsselveld inclusief Kop (Montfoort)

Locatie en impressie

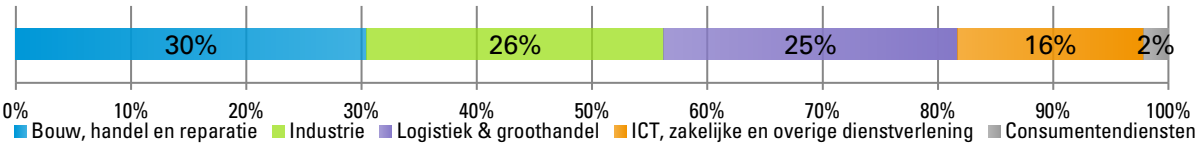




Kerngegegevens

Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

Netto uitgegeven in hectare				
18,4 hectare	S	M	L	XL
Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare			
39 hectare	0			
Werkgelegenheid				
1.755 werkzame personen	**145** vestigingen			
Intensiteit ruimtegebruik				
Netto/Bruto verhouding: **0,50**	Floor Space Index: **107%**			



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik			+
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen		0	+
	Beheer openbare ruimte		0	+
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	

Kansen en knelpunten

- Aantal grote en belangrijke industriële bedrijven (Inter Rutgers, Kiremko, Dumaco Montfoort). Belangrijke locatie voor gemeente Montfoort met ruim 1.750 banen. Dit is een stabiel aantal.
- Ruimte wordt intensief gebruik. Kwaliteit kavels en panden in hoofdlijn op orde (en courant). Wel aandachtspunt naar toekomst. Aandeel groen op met name private kavels kan beter.
- Aantal doodlopende wegen; komt de interne ontsluiting niet ten goede.

Visie gemeente

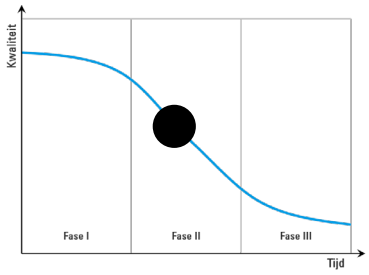
- Samen met bedrijven (parkmanagement) slechte plekken aanpakken en kwaliteit borgen.

NEER: Scoreoverzicht IJsselveld + (inclusief IJsselveld kop)

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
79%	58%	38%	60%

A + B = 68%
Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen
Fase II

C + D = 49%
Next Economy Potentie
Hoog





NEER: Opvallendheden IJsselveld + (inclusief IJsselveld kop)

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• Het hoge aantal banen in de bouwsector zorgt voor veel indirect werkgelegenheid, • De banendichtheid op IJsselveld hoger dan gemiddeld in de gemeente Montfoort en provincie Utrecht. • Het aantal banen op het terrein is de laatste jaren gelijk gebleven. Het aantal bedrijven is licht gestegen.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• Het terrein kent wat betreft verhuizingen meer vertrekkende dan inkomende bedrijven. De vertrekkende bedrijven zijn vertrokken omdat ze geen tot beperkte uitbreidingsmogelijkheden hadden op het terrein. Dit zorgde echter niet voor extra leegstand: de vrijkomende gebouwen / terreinen zijn namelijk direct door omliggende bedrijven gekocht. • Er is geen leegstand op IJsselveld. Het terrein functioneert dus uitstekend, maar er is geen bewegingsruimte voor bedrijven. • De gebruiksmogelijkheden zijn met een beperkte maximaal toegestane bouwhoogte en milieucategorie bedrijvigheid niet groot.
C. Smart industry & logistics	• Er is op dit moment beperkt sprake van robotisering op IJsselveld. Vanwege het lage aantal bedrijven in de (seriematige) industriële sector is de robotiseringspotentie op het terrein laag. • Er zijn op dit moment geen gedeelde faciliteiten op het bedrijventerrein. Wel constateren we nauwe samenwerkingen tussen bedrijven in de machinebouw voor proces apparatuur. • Er is een grote verscheidenheid aan bedrijven aanwezig op het terrein. Er is geen sprake van clustering van bedrijven uit eenzelfde sector.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• Met 30% van het totaal aantal werkzame personen werkend in een sector met hoge circulaire potentie, zijn er mogelijkheden tot meer circulariteit op IJsselveld. • Het vastgoed op IJsselveld gemiddeld verouderd. Het energieverbruik van de bedrijven is relatief laag.

Gemeente Nieuwegein: Laagraven-Liesbosch

Laagraven-Liesbosch (Nieuwegein)

Locatie en impressie

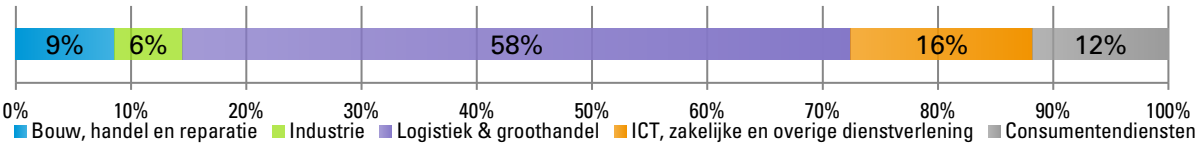




Kerngegegevens

Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

Netto uitgegeven in hectare				
75 hectare	S	M	L	XL
Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare			
107 hectare	0			
Werkgelegenheid				
5.720 werkzame personen	270 vestigingen			
Intensiteit ruimtegebruik				
Netto/Bruto verhouding: **0,70**	Floor Space Index: **67%**			



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed			+
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers	-		

Kansen en knelpunten

- Hoge economische waarde voor gemeente Nieuwegein. Circa 5.720 banen.
- Door omvang van bedrijventerrein zijn sommige locaties lastig bereikbaar per OV.
- Met name rond de verzamelgebouwen aan de Ringwade is sprake van minder goed onderhoud aan de openbare ruimte. Er zijn verouderde panden, maar economische waarde is nog hoog.
- Verbetering bereikbaarheid in gang gezet: momenteel wordt de infrastructuur (voor auto en fiets) verbeterd en uitgebreid (o.a. door aanleg losliggende fietspaden).

Visie gemeente

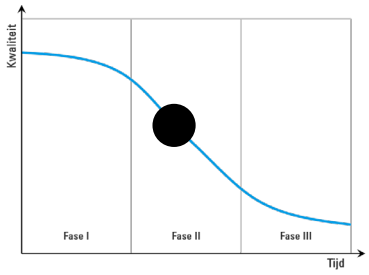
- -

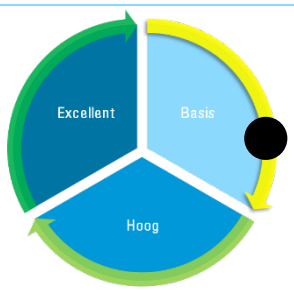
NEER: Scoreoverzicht Laagraven-Liesbosch

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
71%	55%	27%	40%

A + B = 63%
Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen
Fase II

C + D = 34%
Next Economy Potentie
Basis





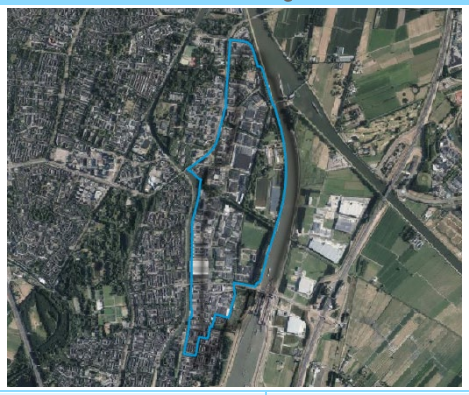
NEER: Opvallendheden Laagraven-Liesbosch

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• Laagraven-Liesbosch is een erg groot terrein waar de werkgelegenheid de afgelopen jaren gestaag groeit. • De grote werkgelegenheid in de logistiek op Laagraven-Liesbosch zorgt voor veel indirecte werkgelegenheid. • Laagraven-Liesbosch heeft een gemiddelde banendichtheid voor provincie Utrecht.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• Sinds 2011 trekken er meer bedrijven weg van Laagraven-Liesbosch dan dat er bij komen. • Er is op Laagraven-Liesbosch een leegstandspercentage van ongeveer 5%, rond een gezond frictieniveau. Wel ligt de leegstand hoger dan gemiddeld voor de gemeente Nieuwegein. • Veel van het vastgoed op het terrein is relatief nieuw en vertegenwoordigd dus relatief veel marktwaarde. • Laagraven-Liesbosch heeft een goede externe en interne bereikbaarheid.
C. Smart industry & logistics	• Er is sprake van een hoog aandeel logistieke bedrijven op Laagraven-Liesbosch, er is dus potentie voor clustervorming. • Laagraven-Liesbosch heeft weinig innovatief vermogen. De bedrijven op het terrein zijn niet goed georganiseerd en het type bedrijf op Laagraven-Liesbosch geeft minder uit aan R&D.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• Er wordt veel elektriciteit verbruikt op Laagraven-Liesbosch maar het aardgasverbruik is laag. • Met komst van het distributiecentrum van Jumbo wordt een zeer duurzaam pand toegevoegd aan de voorraad. Pand voldoet aan alle BREEAM eisen. • 16% van de daken op Laagraven-Liesbosch is geschikt voor zonnepanelen. • Er is relatief veel groen op Laagraven-Liesbosch en het groen is van relatief hoge kwaliteit.

Gemeente Nieuwegein: Plettenburg-De Wiers Zuid

Plettenburg-De Wiers Zuid (Nieuwegein)

Locatie en impressie





Kerngegegevens

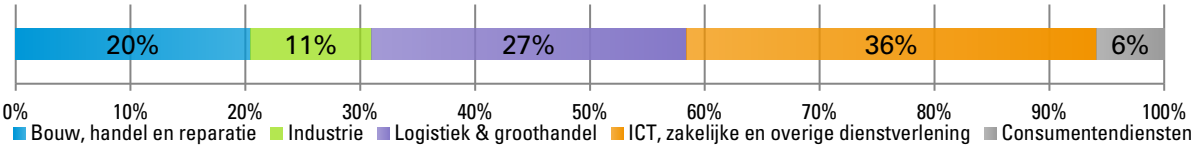
Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

Netto uitgegeven in hectare				
112 hectare	S	M	L	XL

Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare
220 hectare	0

Werkgelegenheid	
6.860 werkzame personen	485 vestigingen

Intensiteit ruimtegebruik	
Netto/Bruto verhouding: **0,51**	Floor Space Index: **63%**



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving			+
Overig	Organisatiegraad ondernemers	-		

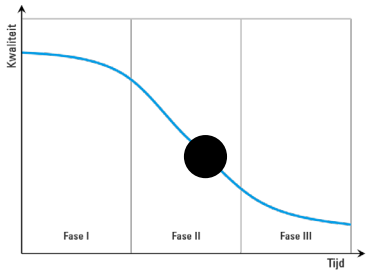
Kansen en knelpunten	• Hoge economische waarde. Wel sterke afname van aantal banen (-18,5%). Terrein kent leegstand, maar functioneert momenteel nog naar behoren. • Veel verschillende typen bedrijvigheid aanwezig op terrein. • Door omvang van bedrijventerrein zijn sommige locaties lastig bereikbaar per OV.
Visie gemeente	• -

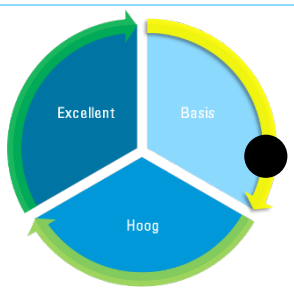
NEER: Scoreoverzicht Plettenburg-De Wiers Zuid

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
54%	55%	26%	40%

A + B = 54%
Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen
Fase II

C + D = 33%
Next Economy Potentie
Basis



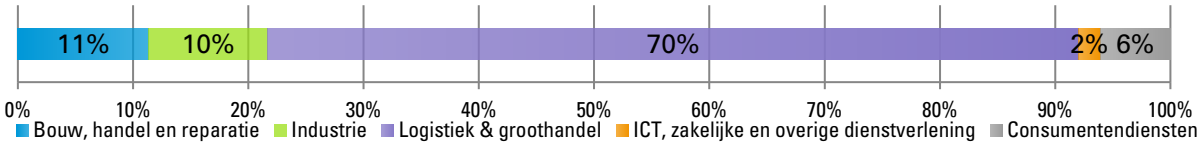


NEER: Opvallendheden Plettenburg-De Wiers Zuid

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• Plettenburg-De Wiers Zuid is een (erg) groot terrein met een stevig krimpende werkgelegenheid de laatste jaren. • Het terrein heeft een gemiddelde banendichtheid voor Nieuwegein maar een lage banendichtheid voor de provincie Utrecht. • Plettenburg-De Wiers Zuid heeft een lage gemiddelde arbeidsproductiviteit maar een hoge (gemiddelde) bijdrage aan de regionale toegevoegde waarde.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• Het saldo bedrijfsverhuizingen is negatief op het terrein, de leegstand is echter met 3% laag. • Er is relatief veel oud vastgoed op Plettenburg-De Wiers Zuid maar het vastgoed ziet er over het algemeen wel goed onderhouden uit. • Het terrein heeft een goede interne en externe bereikbaarheid. • Er zijn beperkte gebruiksmogelijkheden op het terrein, bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 zijn toegestaan.
C. Smart industry & logistics	• Er is weinig clustervorming op Plettenburg-De Wiers Zuid, het terrein heeft een beperkte robotiseringspotentie. • Het type bedrijf op Plettenburg-De Wierszuid geeft veel uit aan R&D, in principe is er dus innovatief vermogen op het terrein. De bedrijven op het terrein zijn echter niet goed genoeg georganiseerd om hiervan te profiteren.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• Plettenburg-De Wiers Zuid heeft een gemiddeld jaarlijks energieverbruik. • Er zijn weinig grootschalige daken op het terrein die geschikt zijn voor zonnepanelen, een aantal bedrijven hebben al wel zonnepanelen op het terrein. • Plettenburg-De Wiers Zuid heeft met 18% een hoog aandeel banen bij bedrijven met hoge circulaire potentie. • Er is relatief veel groen op het terrein, het groen is niet van hoogstaande kwaliteit.

Gemeente Oudewater: Tappersheul

Tappersheul (Oudewater)										
Locatie en impressie										
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	16,7 hectare			S		M		L		XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	23,6 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	1.230 werkzame personen			**80** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,71**			Floor Space Index: **65%**						



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

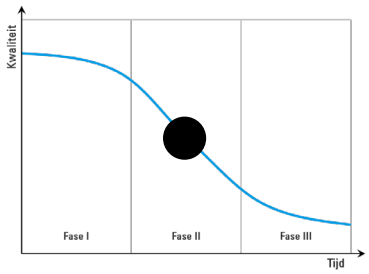
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid		0	
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen	-		
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers			+
Kansen en knelpunten	• Terrein functioneert goed, is belangrijk voor de werkgelegenheid in gemeente Oudewater. • Parkeren in de openbare ruimte komt relatief vaak voor. Locatie heeft daardoor een drukke en volle uitstraling. Veel auto's staan op de weg geparkeerd. Betrekkelijk weinig openbaar groen. • Uitstraling kavels en panden is sterk wisselend. Op een aantal plekken hebben private kavels een verouderde uitstraling. Op andere plekken is het vastgoed netjes verzorgd.			
Visie gemeente	• -			

NEER: Scoreoverzicht Tappersheul

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
67%	58%	42%	42%

A + B = 62%
Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen
Fase II

C + D = 42%
Next Economy Potentie
Hoog



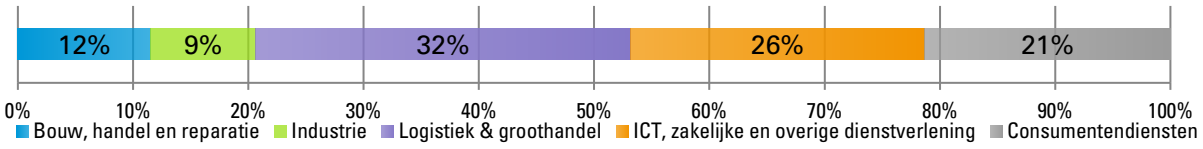


NEER: Opvallendheden Tappersheul

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• Het aantal werkzame personen op Tappersheul is de laatste jaren met circa 300 gegroeid. De banendichtheid is hoog op het terrein • Het terrein heeft een lage gemiddelde arbeidsproductiviteit maar draagt wel bovengemiddeld bij aan de regionale toegevoegde waarde. Het grote aantal personen werkzaam in de handelssector is hiervoor verantwoordelijk.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• Er is geen leegstand op Tappersheul. Het terrein functioneert dus uitstekend, maar er is geen bewegingsruimte voor bedrijven. Er is veel interesse in de geplande uitbreiding. • De gebruiksmogelijkheden zijn, met een hoge maximaal toegestane milieucategorie bedrijvigheid, groot. • De vastgoedvoorraad is relatief oud, wat de uitstraling negatief beïnvloedt.
C. Smart industry & logistics	• Er is een grote verscheidenheid aan bedrijven gevestigd op Tappersheul. Van een uitgesproken cluster is geen sprake. • Vanwege het lage aantal bedrijven in de industriële sector, is de robotiseringspotentie laag. • De gemiddelde uitgaven aan R&D zijn, kijkend naar het type bedrijvigheid, op Tappersheul hoger dan gemiddeld in de provincie Utrecht.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• Het energieverbruik op Tappersheul is, zeker gezien de verouderde staat van het vastgoed, gemiddeld laag. • De bedrijven op het terrein zijn onderling goed georganiseerd. • Er zijn op dit moment geen circulaire initiatieven op het Tappersheul. 7% van het totaal aantal werkende personen op het terrein werkt in een sector met een hoge circulaire potentie.

Gemeente Stichtse Vecht: Maarssenbroek

Maarssenbroek (Maarssen)												
Locatie en impressie												
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets		
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden		
	Netto uitgegeven in hectare											
	26,5 hectare			S			M		L	XL		
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare								
	32 hectare			0								
	Werkgelegenheid											
	1.065 werkzame personen			**100** vestigingen								
	Intensiteit ruimtegebruik											
	Netto/Bruto verhouding: **0,83**			Floor Space Index: **46%**								



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

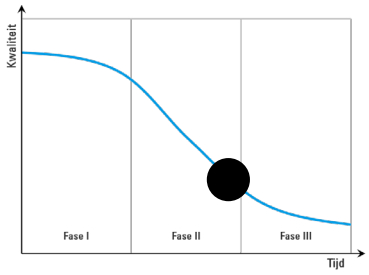
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden	-	0	
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte	-		
	Marktconformiteit werkomgeving			+
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Locatie met diverse bedrijvigheid ingeklemd tussen water, autowegen en woonwijk. • In het noordwestelijk deel veel verouderd en leegstaand vastgoed. Het gaat met name om verouderde bedrijfsverzamelpanden en kleine bedrijfshallen. • Bedrijventerrein heeft een rommelige aanblik. Nauwelijks openbaar of privaat groen aanwezig. • Naast wisselende kwaliteit vastgoed is met name in het noordwestelijk deel ook de openbare ruimte van een lagere kwaliteit (weinig groen, klinkerwegen met beschadigingen (gaten), etc.)			
Visie gemeente	• -			

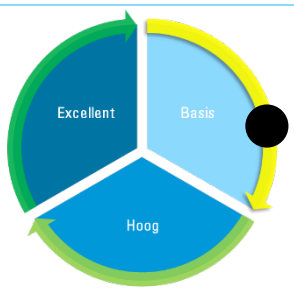
NEER: Scoreoverzicht Maarssenbroek

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
42%	42%	30%	33%

A + B = 42%
Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen
Fase II

C + D = 32%
Next Economy Potentie
Basis





NEER: Opvallendheden Maarssenbroek

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• Maarssenbroek is een relatief groot terrein met dalende werkgelegenheid. • Maarssenbroek heeft een gemiddelde indirecte werkgelegenheid en een lage banendichtheid in vergelijking met andere terreinen in de gemeente. • Het terrein heeft een lage gemiddelde arbeidsproductiviteit maar draagt wel bovengemiddeld bij aan de regionale toegevoegde waarde doordat er veel banen in de handel zijn.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• Maarssenbroek heeft een licht negatief verhuissaldo sinds 2011, er is weinig leegstand op het terrein. • De vastgoedvoorraad op Maarssenbroek is van gemiddelde leeftijd. • Het terrein is goed bereikbaar via de snelweg en met het OV, de interne bereikbaarheid is ook goed. • Volgens het bestemmingsplan is er veel mogelijk op het terrein, er mag relatief hoog bebouwd worden en bedrijven tot en met milieucategorie 4.2 zijn toegestaan.
C. Smart industry & logistics	• Er zijn veel handelsbedrijven op het terrein, deze lijken zich niet te clusteren. • De robotiseringsgraad is licht bovengemiddeld doordat er veel bedrijven actief zijn in de handel en industrie. • Het terrein heeft geen anchor tenant of gedeelde faciliteiten, ook zijn de bedrijven minder georganiseerd.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• Het terrein verbruikt jaarlijks gemiddeld weinig aardgas en elektriciteit. • Er is minimaal potentie voor zonnepanelen op het terrein, er zijn nog geen zonnepanelen op het terrein geplaatst. • Circa 10% van de werknemers op het terrein werken bij een bedrijf met hoge circulaire potentie.

Gemeente Stichtse Vecht: Merwedeweg/Keulschevaart

Merwedeweg-Keulschevaart (Breukelen)

Locatie en impressie





Kerngegevens

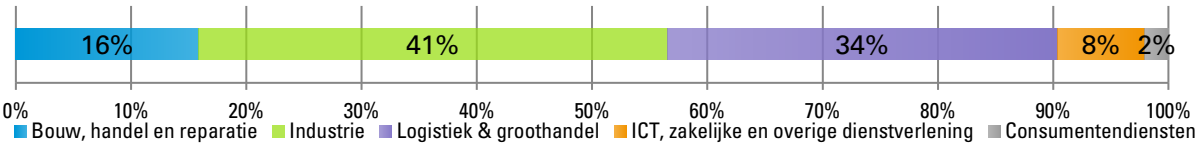
Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

Netto uitgegeven in hectare				
12,5 hectare	S	M	L	XL

Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare
35 hectare	0

Werkgelegenheid	
685 werkzame personen	**65** vestigingen

Intensiteit ruimtegebruik	
Netto/Bruto verhouding: **0,36**	Floor Space Index: **84%**



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik			+
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting	-		
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving	-		
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	

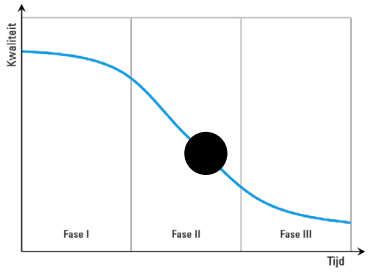
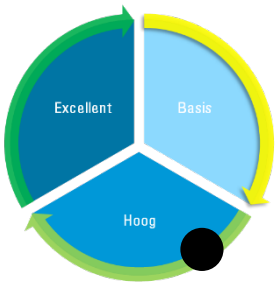
Kansen en knelpunten

- Banen in periode 2009-2018 met 14% teruggelopen. Locatie heeft wel hoge circulaire potentie.
- Verouderd vastgoed, met name in het noordelijk deel van Keulschevaart nabij station Breukelen.
- Goede externe ontsluiting (A2, station), matige interne ontsluiting. Doodlopende straat verbindt het gehele terrein, ontsluiting via een krappe 30-zone met verkeer vanaf station Breukelen.

Visie gemeente

- -

NEER: Scoreoverzicht Merwedeweg/Keulschevaart

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
42%	60%	38%	52%
A + B = 51% Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen **Fase II**		**C + D = 45%** Next Economy Potentie **Hoog**	
			

NEER: Opvallendheden Merwedeweg/Keulschevaart

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• Op Merwedeweg/Keulschevaart is er een afnemende werkgelegenheid, het aantal bedrijven op het terrein neemt ook gestaag af. • De banen op Merwedeweg/Keulschevaart zijn verantwoordelijk voor een gemiddelde indirecte werkgelegenheid, de banendichtheid op het terrein is laag. • Het terrein scoort gemiddeld op arbeidsproductiviteit en heeft een gemiddelde bijdrage aan de regionale toegevoegde waarde per baan.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• Er is veel verhuisdynamiek op Merwedeweg/Keulschevaart, sinds 2011 is de verhuissaldo op het terrein licht positief. • Op Merwedeweg/Keulschevaart ligt de leegstand (4%) hoger dan de gemeentelijke gemiddelde maar wel onder frictieniveau. • Het terrein is goed extern bereikbaar via de snelweg en het OV, de interne bereikbaarheid is minder goed. • Er is een groot vervallen pand op het terrein die de ruimtelijke kwaliteit sterk vermindert.
C. Smart industry & logistics	• Er is clustervorming mogelijk onder de industriële bedrijven op het terrein, 39% van de werknemers werkt in de industrie op Merwedeweg/Keulschevaart. • Op Merwedeweg/Keulschevaart is een licht bovengemiddelde robotiseringspotentie. • Het type bedrijf op Merwedeweg/Keulschevaart geeft veel uit aan R&D, meer dan twee keer zoveel als het gemiddelde bedrijf in de provincie.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• Het elektriciteitsverbruik op Merwedeweg/Keulschevaart is gemiddeld, het aardgasverbruik is laag. • Er is weinig dakoppervlak op het terrein geschikt voor zonnepanelen. • Meer dan een derde van de werknemers op het terrein werkt bij een bedrijf met een hoge circulaire potentie, dit is sterk bovengemiddeld.

Gemeente Utrecht: Lage Weide

Lage Weide (Utrecht)

Locatie en impressie





Kerngegegevens

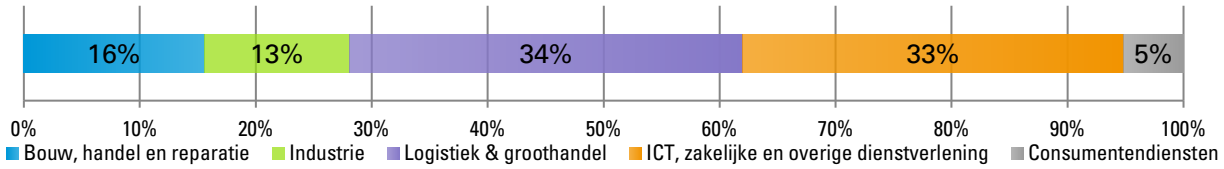
Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

Netto uitgegeven in hectare				
308,4 hectare	S	M	L	XL

Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare
407,8 hectare	0

Werkgelegenheid	
16.810 werkzame personen	**840** vestigingen

Intensiteit ruimtegebruik	
Netto/Bruto verhouding: **0,76**	Floor Space Index: **55%**



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers			+

Kansen en knelpunten

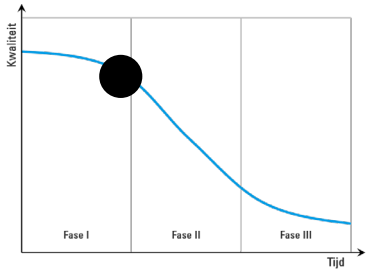
- Brede toegangswegen voor wegverkeer. Bedrijven rond Atoomweg ook goed bereikbaar per OV. Door omvang van bedrijventerrein zijn andere deelgebieden lastig bereikbaar per bus of trein. Zuidzijde is overigens goed te bereiken via station Utrecht Leidsche Rijn.
- Met name rond de havenarmen veel verouderde grote industriële complexen die gebruik maken van kadefaciliteiten (betreft ruimte-extensieve bedrijvigheid, maar passend bij profiel bedrijven).
- Wisselende kwaliteit vastgoed. Courantheid van panden verschilt sterk over het terrein.
- Parkeerproblematiek wordt steeds nijpender. Dit is o.a. het gevolg van herontwikkeling.

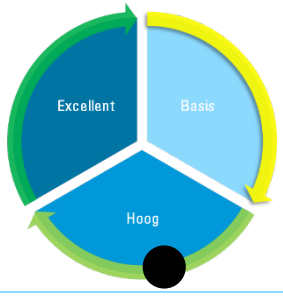
Visie gemeente

- -

NEER: Scoreoverzicht Lage Weide

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
63%	88%	48%	54%
A + B = 75% Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen **Fase I**		**C + D = 51%** Next Economy Potentie **Hoog**	



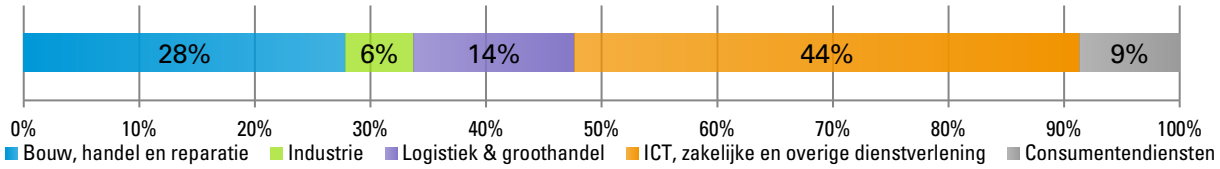


NEER: Opvallendheden Lage Weide

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• Lage Weide is een erg groot terrein dat belangrijk is voor de stad Utrecht, de werkgelegenheid daalt de afgelopen tien jaar relatief hard. • Lage Weide is per werknemer maar ook in absolute zin verantwoordelijk voor erg veel indirecte werkgelegenheid. • De banendichtheid op Lage Weide is erg groot, het grote terrein wordt dus ook intensief gebruikt. Veel werknemers op het terrein werken in de logistiek, groothandel of zakelijke dienstverlening
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• Er is een grote verhuisdynamiek op Lage Weide, de saldo bedrijfsverhuizingen in langjarig licht positief. Veel van de nieuwe bedrijven zijn actief in de logistiek. • De leegstand op Lage Weide (4%) is hoger dan het gemeentelijk gemiddelde maar ligt wel onder frictieniveau. • Het terrein heeft excellente (multimodale) bereikbaarheid (auto, bus, fiets, schip en delen van terrein ook per trein goed bereikbaar) en er kan prima geparkeerd worden, ook met vrachtwagens. Wel neemt de druk op de openbare ruimte de laatste jaren toe na herontwikkeling van leegstaande panden.
C. Smart industry & logistics	• Het terrein heeft een groot aandeel handelsbedrijven, ook zijn er veel watergebonden bedrijven op het terrein. Er is sprake van clustervorming op Lage Weide in de sectoren handel en logistiek. • De potentie voor robotisering is gemiddeld op Lage Weide, robotiseringspotentie komt voornamelijk uit industriële bedrijven. Er worden bij enkele bedrijven in de logistiek op Lage Weide robots gebruikt. • Het type bedrijf op Lage Weide geeft veel uit aan R&D, vooral de industriële bedrijven spenderen gemiddeld veel.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• Op Lage Weide is de gemiddelde elektriciteitsverbruik hoog, het aardgasverbruik is laag. • Ongeveer 10% van de daken op Lage Weide is geschikt voor zonnepanelen, hiermee zou een derde van het elektriciteitsverbruik op het terrein opgewekt kunnen worden. Een aantal bedrijven hebben al zonnepanelen op hun daken, zoals de Oskam Groep. • Er zijn bestaande circulaire initiatieven op Lage Weide, zoals Living Lab Lage Weide. • Lage Weide heeft een laag aandeel groen op het terrein, groene ruimtes zijn belangrijk voor de waterhuishouding op – veelal verharde – bedrijventerreinen. Wel heeft Lage Weide een binnenhaven, deze is een belangrijk onderdeel van de waterhuishouding op het terrein.

Gemeente Utrecht: Nieuw Overvecht

Nieuw Overvecht (Utrecht)										
Locatie en impressie										
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	35,6 hectare			S		M		L		XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	51 hectare			0,4						
	Werkgelegenheid									
	3.740 werkzame personen			**370** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,71**			Floor Space Index: **97%**						



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

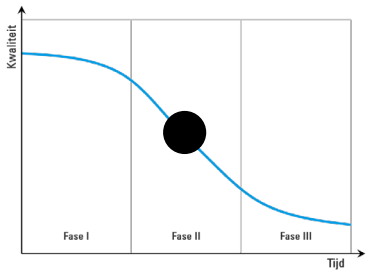
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik			+
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving			+
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Belangrijke locatie voor MKB. Hoog aandeel banen in bouwnijverheid (hoge circulaire potentie) • Veel bedrijfspanden met bouwjaar in de jaren '70, gaan richting het einde van hun levensduur. • Nauwelijks tot geen groen op bedrijventerrein (leidt naar verwachting tot hittestress). • Parkeren in de openbare ruimte komt relatief vaak voor. Locatie heeft daardoor een drukke en volle uitstraling. Veel auto's staan op of langs de weg geparkeerd.			
Visie gemeente	• -			

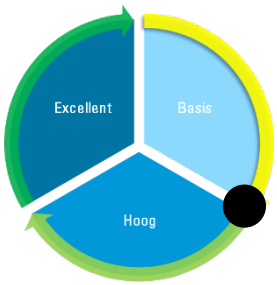
NEER: Scoreoverzicht Nieuw Overvecht

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
54%	67%	28%	52%

A + B = 60%
Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen
Fase II

C + D = 40%
Next Economy Potentie
Hoog



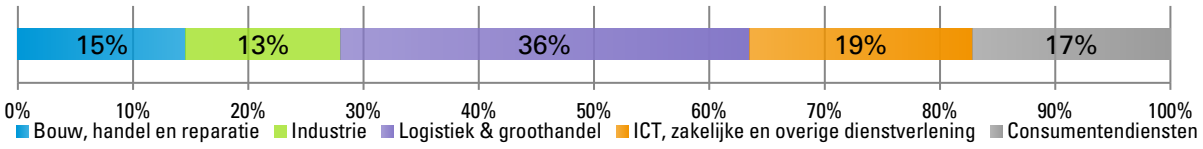


NEER: Opvallendheden Nieuw Overvecht

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• Nieuwe Overvecht is een relatief groot terrein met bijna 4.000 banen. De werkgelegenheid op het terrein daalt, het aantal vestigingen op het terrein neemt echter toe. • De indirecte werkgelegenheid op Nieuw Overvecht is hoog, de banendichtheid is iets onder gemiddeld voor de provincie. • Het terrein heeft een relatief grote invloed op de regionale toegevoegde waarde, de gemiddelde arbeidsproductiviteit (toegevoegde waarde per werknemer) is wel relatief laag.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• Nieuw Overvecht kent een hoge verhuisdynamiek. De saldo bedrijfsverhuizingen is langjarig nul, er verhuizen dus ongeveer even veel bedrijven van en naar het terrein. • De leegstand op Nieuw Overvecht is met 3% laag maar biedt wel genoeg schuifruimte. Het vastgoed ziet er goed onderhouden uit. • Nieuw Overvecht is prima bereikbaar over de weg en met het OV, de interne bereikbaarheid is goed. Ook kan er goed geparkeerd worden op het terrein.
C. Smart industry & logistics	• Een groot aandeel van de bedrijven op Nieuw Overvecht is actief in de handel, er is (nog) geen sprake van clustervorming. • Nieuw Overvecht heeft een gemiddelde robotiseringspotentie, geen gedeelde faciliteiten en geen grote toonaangevende bedrijven die als aanjager kunnen fungeren. • Het type bedrijf op Nieuw Overvecht geeft erg weinig uit aan R&D.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• De bedrijven op Nieuw Overvecht zijn erg zuinig met hun elektriciteits- en aardgasverbruik. • Er zijn weinig daken geschikt voor zonnepanelen op Nieuw Overvecht, wel zijn er al zonnepanelen aanwezig op het terrein. • Eén vijfde van de werknemers op Nieuw Overvecht werkt bij een bedrijf met hoge circulaire potentie. Op Nieuw Overvecht zijn dat voornamelijk werknemers in de bouw, een sector dat veel reststromen produceert.

Gemeente Utrecht: Oudenrijn

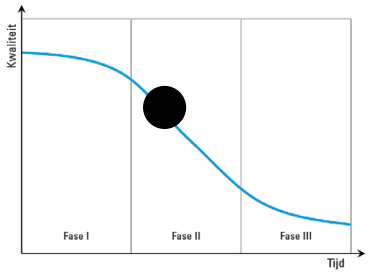
Oudenrijn (Utrecht) – inclusief Strijkviertel park (arcering)												
Locatie en impressie												
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets		
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden		
	Netto uitgegeven in hectare											
	75,2 hectare			S			M		L	XL		
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare								
	95,5 hectare			**3,4**								
	Werkgelegenheid											
	6.870 werkzame personen			**430** vestigingen								
	Intensiteit ruimtegebruik											
	Netto/Bruto verhouding: **0,82**			Floor Space Index: **62%**								



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit				
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid		0	
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving			+
Overig	Organisatiegraad ondernemers			+
Kansen en knelpunten	• Gemengde werklocatie (kantoorpanden en bedrijfspanden). Belangrijke werklocatie (6.820) banen. Wel een daling van 12% ten opzichte van 2009 (7.750 banen). • Kantoorpanden met name in zuidelijke strook. Vastgoed op bedrijventerrein is in het algemeen courant/goede staat. In het noordoostelijk deel zijn nog veel panden uit de jaren '70. • Bedrijventerrein is uitstekend onderhouden, wel relatief weinig groen op locatie aanwezig.			
Visie gemeente	• -			

NEER: Scoreoverzicht Oudenrijn

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
46%	82%	35%	44%
A + B = 64% Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen **Fase II**		**C + D = 40%** Next Economy Potentie **Hoog**	



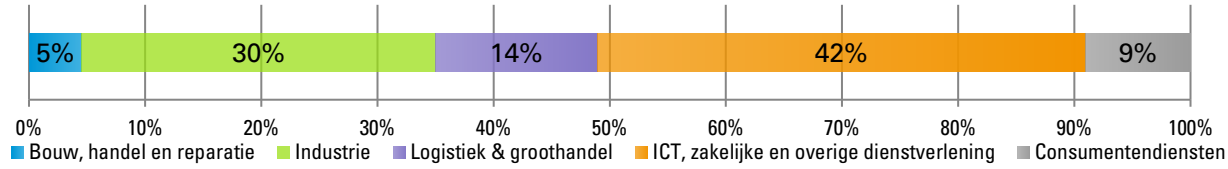


NEER: Opvallendheden Oudenrijn

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• Oudenrijn is een groot terrein met circa 6.800 werknemers. Het aantal banen op het terrein daalt de laatste jaren terwijl het aantal vestigingen toeneemt. • De banendichtheid is op Oudenrijn ondergemiddeld voor de gemeente maar bovengemiddeld voor de provincie. • Oudenrijn heeft een grote invloed op de regionale toegevoegde waarde doordat er veel banen zijn op het terrein in de sectoren handel en zakelijke dienstverlening.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• Oudenrijn kent een hoge verhuisdynamiek, er trekken meer bedrijven naar Oudenrijn dan dat er bedrijven wegtrekken. • Er is erg weinig leegstand op Oudenrijn (2%), de leegstand ligt onder het gemeentelijk gemiddelde. • Het terrein heeft een uitstekende interne en externe bereikbaarheid en er is veel mogelijk op het terrein volgens het bestemmingplan van het terrein. Zo is de bouwhoogte op het terrein hoger dan 20 meter, iets wat op veel andere terreinen lager ligt.
C. Smart industry & logistics	• Er zijn veel handelsbedrijven op Oudenrijn, deze bedrijven kunnen profiteren van elkaars nabijheid. • Oudenrijn heeft een iets bovengemiddelde robotiseringspotentie, 6% van de Nederlandse handelsbedrijven zegt met robots te werken. • Er zijn geen gedeelde faciliteiten op het terrein, de bedrijven zijn wel goed georganiseerd in Bedrijvenkring Oudenrijn.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• De bedrijven op Oudenrijn gebruiken erg weinig aardgas en hebben een gemiddeld elektriciteitsverbruik. • Als op alle geschikte daken op Oudenrijn zonnepanelen gerealiseerd zouden worden zou ongeveer een kwart van het elektriciteitsgebruik van het terrein duurzaam opgewekt kunnen worden. • Er is er weinig groen op Oudenrijn.

Gemeente Utrecht: Werkspoor

Werkspoor (Utrecht)										
Locatie en impressie										
Kerngegegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	31 hectare			S	M		L			XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	40 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	2.540 werkzame personen			**220** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,78**			Floor Space Index: **71%**						



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

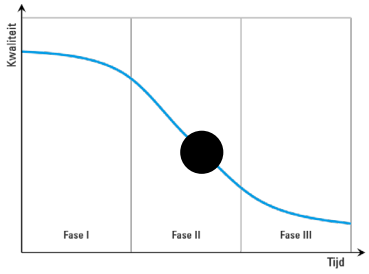
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid	-		
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting	-		
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Relatief veel banen met circulaire potentie. • Een aantal grote complexen is recent gerenoveerd naar bedrijfsverzamelgebouwen voor de creatieve sector. Veel dynamiek in segment ambacht en creativiteit. • Hoge leeftijd vastgoed. Oudere industriële panden (erfgoed) zijn erg in trek bij creatieve sector. • Verkeersafwikkeling (interne ontsluiting) leidt regelmatig tot opstoppingen op de weg. • Actief ondernemerscollectief (Bedrijvenkring Cartesiusweg & Vriendinnen van Cartesius).			
Visie gemeente	• Visie Werkspoorkwartier: creatief stadsgericht bedrijventerrein.			

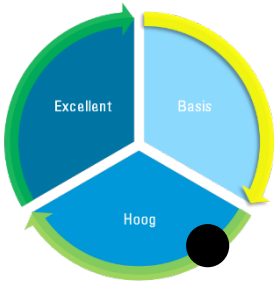
NEER: Scoreoverzicht Werkspoor

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
46%	60%	30%	62%

A + B = 53%
Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen
Fase II

C + D = 46%
Next Economy Potentie
Hoog

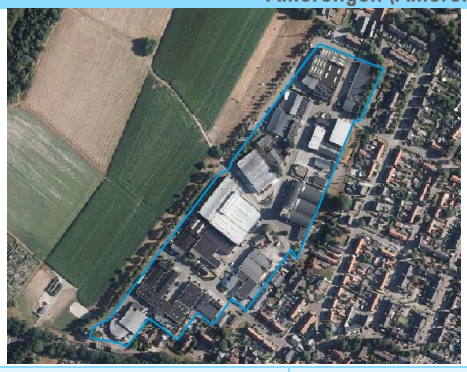


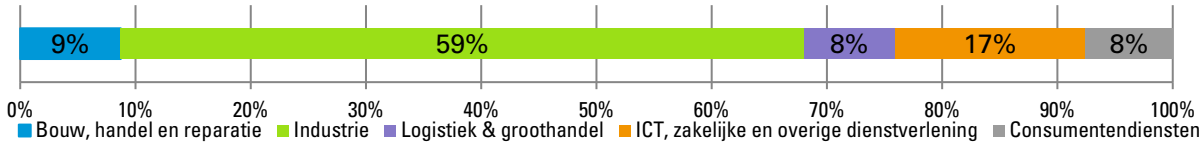


NEER: Opvallendheden Werkspoor

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• De werkgelegenheid op Werkspoor is stabiel, het aantal vestigingen groeit langjarig. • De indirecte werkgelegenheid vanuit Werkspoor is iets onder gemiddeld voor bedrijventerreinen. • Er werken op Werkspoor meer mensen per hectare dan gemiddeld voor de provincie Utrecht. • De arbeidsproductiviteit en bijdrage aan regionale toegevoegde waarde is gemiddeld op Werkspoor.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• Werkspoor heeft een negatief verhuissaldo, er vertrekken de laatste jaren meer bedrijven dan dat er bij komen. • Er is nauwelijks leegstand op Werkspoor, wellicht is er hierdoor te weinig schuifruimte voor ondernemers op het terrein. • Het vastgoed op het terrein is van gemiddelde leeftijd (en soms ook ouder, zoals Werkspoorkathedraal) maar ziet er over het algemeen goed onderhouden uit. • Volgens het bestemmingsplan is er veel mogelijk op het terrein, wat bouwhoogte en milieucategorie betreft.
C. Smart industry & logistics	• De robotiseringspotentie op Werkspoor is gemiddeld. Een derde van de werkgelegenheid op Werkspoor zit in de zakelijke dienstverlening, in deze sector wordt nog beperkt met robots gewerkt. • Er zijn geen gedeelde faciliteiten of grote potentiele aanjagers op het terrein. • Het type bedrijf op Werkspoor geeft minder uit aan R&D dan het gemiddelde bedrijf in zowel de provincie Utrecht als Nederland als geheel.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• Bedrijven op Werkspoor gebruiken weinig elektriciteit en aardgas, er zijn zonnepanelen aanwezig op het terrein. • Er is nog circa 12% van het dakoppervlak op het terrein dat geschikt is voor zonnepanelen. • Er zijn bestaande circulaire initiatieven op het terrein, ook heeft het terrein een relatief hoog aandeel groen. Werkspoor won in 2018 de prijs ‘beste circulaire werklocatie 2018’.

Gemeente Utrechtse Heuvelrug: Amerongen

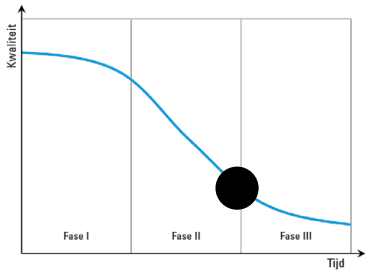
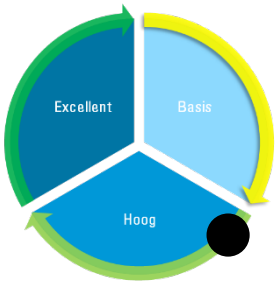
Amerongen (Amerongen)										
Locatie en impressie										
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	4,5 hectare			S			M		L	XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	6,5 hectare			**0**						
	Werkgelegenheid									
	345 werkzame personen			**40** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,69**			Floor Space Index: **65%**						



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen	-		
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid		0	
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving	-		
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Klein modern-gemengd bedrijventerrein voor (kerngebonden) lokale ondernemers aan rand van kern Amerongen. Er is op termijn uitbreiding mogelijk in westelijke richting. • Banen in periode 2009-2018 met ruim is met 11% gegroeid naar 345 banen. • Extreem laag aandeel groen. Locatie is versteend, mogelijk kans op hittestress. • Het vastgoed op het terrein is relatief oud maar ziet er nog wel goed onderhouden uit.			
Visie gemeente	• Een aangenaam ondernemersklimaat gericht op het versterken van de lokale economische kracht: ruimte voor ontwikkeling van het MKB.			

NEER: Scoreoverzicht Amerongen

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
54%	27%	43%	38%
A + B = 40% Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen **Fase II**		**C + D = 41%** Next Economy Potentie **Hoog**	
			

NEER: Opvallendheden Amerongen

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• De werkgelegenheid op Amerongen groeit terwijl het aantal bedrijven op het terrein afneemt. • Het terrein heeft een gemiddelde banendichtheid en zorgt voor een gemiddelde indirecte werkgelegenheid. • De arbeidsproductiviteit is 10% hoger dan gemiddeld voor Utrecht, het terrein draagt echter ondergemiddeld bij aan de regionale toegevoegde waarde.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• Er trekken meer bedrijven weg van Amerongen dan dat er naartoe verhuizen, ook heeft het terrein een leegstandspercentage van 8%. • Het vastgoed op het terrein is relatief oud maar ziet er nog wel goed onderhouden uit. • Het terrein heeft bestemmingsplan-technisch weinig mogelijkheden voor ondernemers.
C. Smart industry & logistics	• Meer dan de helft van de werknemers op Amerongen werkt in de industrie, er is (nog) geen industriële cluster op het terrein. • Het terrein heeft een bovengemiddelde robotiseringspotentie maar geen gedeelde faciliteiten of aanjagers. • Het type bedrijf op Amerongen geeft erg veel uit aan R&D in vergelijking met het gemiddelde bedrijf in de provincie.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• Het terrein verbruikt extreem weinig elektriciteit en aardgas. • Er zijn weinig zonnepanelen mogelijk op daken op het terrein, er zijn ook nog geen zonnepanelen op het terrein. • Er is maar een klein aandeel van het terrein groen, het groen is wel van bovengemiddelde kwaliteit.

Gemeente Vijfheerenlanden: De Hagen + De Biezen

De Hagen + De Biezen (Vianen)

Locatie en impressie





Kerngegegevens

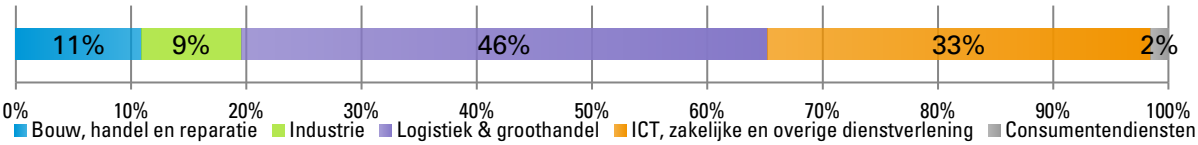
Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

Netto uitgegeven in hectare				
119,1 hectare	S	M	L	XL

Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare
153,9 hectare	0

Werkgelegenheid	
4.970 werkzame personen	**245** vestigingen

Intensiteit ruimtegebruik	
Netto/Bruto verhouding: **0,77**	Floor Space Index: **51%**



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid		0	
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving			+
Overig	Organisatiegraad ondernemers			+

Kansen en knelpunten

- Het aantal banen op De Hagen & De Biezen is in de periode 2009-2018 met circa 1.035 banen afgenomen (-17%). Ondanks dat blijven dit belangrijke werklocaties voor de economie in de gemeente Vijfheerenlanden.
- Relatief veel panden uit de jaren '60 en '70 op beide terreinen (deze panden zijn toe aan vervanging/renovatie). Met name aan de Industrieweg op De Hagen staat veel verouderd vastgoed.

Visie gemeente

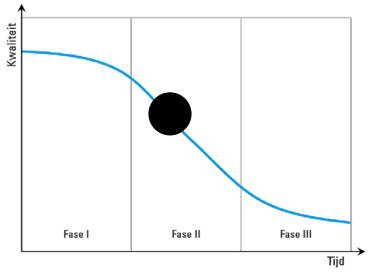
- Meer richten op het water (en watergebonden bedrijven). Noordelijk deel De Hangen gedeeltelijk transformeren (in combinatie met jachthaven ontwikkelen tot woon-werkgebied).

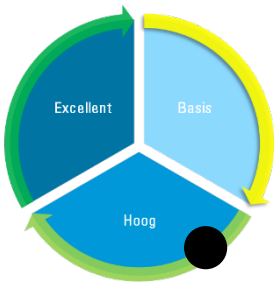
NEER: Scoreoverzicht De Hagen + de Biezen

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
63%	71%	43%	46%

A + B = 67%
Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen
Fase II

C + D = 45%
Next Economy Potentie
Hoog





NEER: Opvallendheden De Hagen + De Biezen

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• De Hagen + De Biezen is een groot terrein, het terrein is een belangrijke werklocatie voor Vianen en omgeving. De werkgelegenheid daalt fors op het terrein. • De Hagen + De Biezen heeft een bovengemiddelde banendichtheid voor Vijfherenlanden, de gemiddelde banendichtheid in Vijfherenlanden ligt lager dan de gemiddelde banendichtheid in de gehele provincie. • De Hagen + De Biezen dragen erg veel bij aan de regionale toegevoegde waarde.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• De Hagen + De Biezen is goed bereikbaar, het terrein heeft ook kadefaciliteiten. • Volgens het bestemmingsplan is er veel mogelijk op het terrein, bedrijven tot en met milieucategorie 4 zijn toegestaan. • Relatief veel panden uit de jaren '60 en '70 op beide terreinen (deze panden zijn toe aan vervanging/renovatie). Met name aan de Industrieweg op De Hagen staat veel verouderd vastgoed.
C. Smart industry & logistics	• Er zijn veel handelsbedrijven op De Hagen + De Biezen, deze bedrijven kunnen profiteren van elkaars nabijheid. • Het terrein heeft een gemiddelde robotiseringspotentie. • Het type bedrijf op De Hagen + De Biezen geeft bovengemiddeld veel uit aan R&D activiteiten, er is innovatief vermogen op het terrein.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• Er wordt veel elektriciteit verbruikt op De Hagen + De Biezen, aardgas wordt weinig verbruikt op het terrein. • Veel daken op het terrein zijn geschikt voor zonnepanelen, er zijn al veel zonnepanelen aanwezig op het terrein. • De bedrijven op De Hagen + De Biezen zijn goed georganiseerd.

Gemeente Vijfheerenlanden: Meerkerk + Meerkerk IV

Meerkerk (Meerkerk)

Locatie en impressie

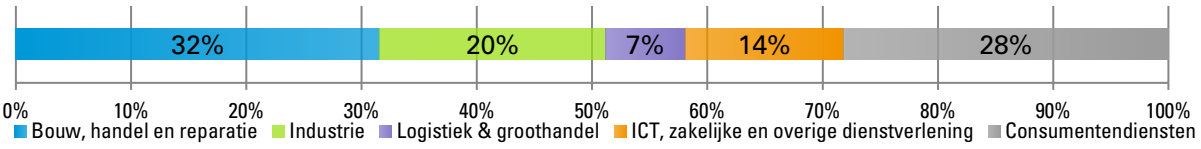




Kerngegevens

Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

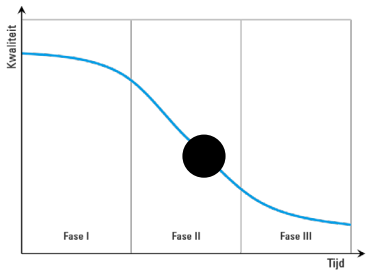
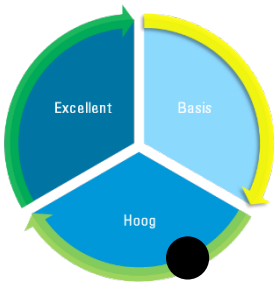
Netto uitgegeven in hectare				
29,5 hectare	S	M	L	XL
Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare			
42 hectare	**0**			
Werkgelegenheid				
1.180 werkzame personen	**80** vestigingen			
Intensiteit ruimtegebruik				
Netto/Bruto verhouding: **0,77**	Floor Space Index: **50%**			



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving	-		
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Goede externe ontsluiting (A27), matige interne ontsluiting. Met name in oudere deel bevinden zich veel doodlopende wegen. Ontsluiting Meerkerk IV is goed. • In het noordelijk deel meerdere verouderde panden, daarnaast relatief weinig groen.			
Visie gemeente	• Recent herstructurering op bedrijventerrein Meerkerk.			

NEER: Scoreoverzicht Meerkerk + Meerkerk IV

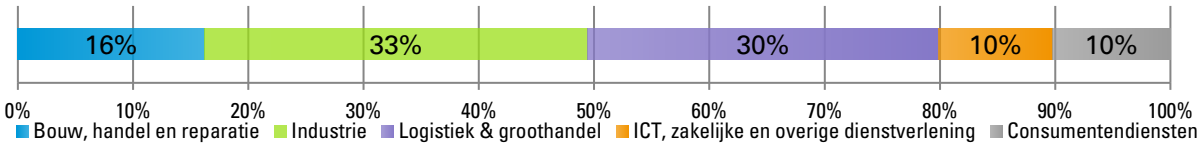
A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
58%	41%	38%	65%
A + B = 50% Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen **Fase II**		**C + D = 52%** Next Economy Potentie **Hoog**	
			

NEER: Opvallendheden Meerkerk + Meerkerk IV

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• De werkgelegenheid op Meerkerk is vrijwel stabiel, het aantal vestigingen neemt de afgelopen tien jaar toe. • Het terrein is goed voor veel indirecte werkgelegenheid en de ruimte op het terrein wordt intensief gebruikt. • Meerkerk draagt gemiddeld bij aan de regionale toegevoegde waarde.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• Meerkerk heeft de laatste jaren een negatief verhuissaldo, ook is er veel leegstand op het terrein. • Het terrein is goed bereikbaar over de weg maar is niet bereikbaar met het OV. • Volgens het bestemmingsplan is er veel mogelijk op het terrein qua milieucategorie, de maximale bouwhoogte is echter laag.
C. Smart industry & logistics	• De bedrijven op Meerkerk zijn geclusterd in de sectoren industrie, bouw en handel. Deze bedrijven lijken niet veel van elkaar te profiteren. • De robotiseringspotentie is iets bovengemiddeld op het terrein, ook is er een bedrijf op het terrein dat zou kunnen fungeren als aanjager van de next economy. • Het type bedrijf op Meerkerk geeft bovengemiddeld veel uit aan R&D activiteiten.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• Bedrijven op Meerkerk zijn erg zuinig met hun elektriciteits- en aardgasverbruik. • 13% van het dakoppervlak op Meerkerk is geschikt voor zonnepanelen, er zijn ook al zonnepanelen aanwezig op het terrein. • Ongeveer een derde van de banen op Meerkerk zit bij een bedrijf dat en hoge circulaire potentie heeft, er zijn echter nog geen circulaire initiatieven op het terrein.

Gemeente Vijfheerenlanden: Nieuw Schaik

Nieuw Schaik (Leerdam)												
Locatie en impressie												
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets		
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden		
	Netto uitgegeven in hectare											
	45,2 hectare			S			M		L	XL		
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare								
	58,9 hectare			0								
	Werkgelegenheid											
	1.650 werkzame personen			**200** vestigingen								
	Intensiteit ruimtegebruik											
	Netto/Bruto verhouding: **0,77**			Floor Space Index: **61%**								



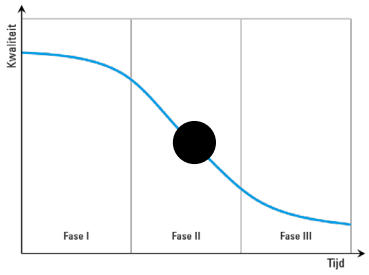
Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit				
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden			+
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving			+
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Terrein kende afgelopen jaren een positieve banenontwikkeling. Aantal banen groeide in de periode 2009-2018 met zo'n 40%. • Goede ligging t.o.v. uitvalswegen en station Leerdam. Interne bereikbaarheid op orde, maar kan beter door bijvoorbeeld fietspaden aan te leggen en de parkeerdruk te verminderen. • Weinig leegstand en vooral courant vastgoed. Terrein is schoon, heel en veilig.			
Visie gemeente	• Behoud bedrijventerrein. Essentieel voor werkgelegenheid en economie in gemeente/kern.			

NEER: Scoreoverzicht Nieuw Schaik

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
63%	52%	46%	54%

A + B = 57%
Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen
Fase II

C + D = 50%
Next Economy Potentie
Hoog





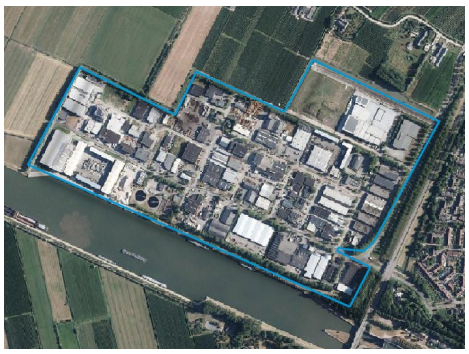
NEER: Opvallendheden Nieuw Schaik

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• Nieuw Schaik is een middelgroot terrein. Op het terrein neemt de werkgelegenheid toe terwijl de werkgelegenheid op bedrijventerreinen in de gemeente afneemt. • Nieuw Schaik is goed voor een gemiddelde indirecte werkgelegenheid en een gemiddelde banendichtheid. • Nieuw Schaik draagt veel bij aan de regionale toegevoegde waarde, bijna twee keer zo veel als gemiddeld voor de regio.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• Er trekken meer bedrijven weg van Nieuw Schaik dan dat er naartoe trekken. • Er is nauwelijks leegstand op Nieuw Schaik, wellicht is er te weinig schuifruimte voor ondernemers door het beperkte aanbod. • Nieuw Schaik is prima bereikbaar, er zijn voldoende parkeerplaatsen op het terrein.
C. Smart industry & logistics	• Er is een cluster van handels en industriebedrijven op Nieuw Schaik, ook zijn er veel bedrijven actief in de bouw. Deze bedrijven kunnen profiteren van elkaars nabijheid. • Nieuw Schaik heeft een bovengemiddelde robotiseringspotentie maar geen gedeelde faciliteiten. De R&D uitgaven zijn op het terrein hoog.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• Op Nieuw Schaik gebruiken bedrijven relatief weinig elektriciteit en aardgas. • Er zijn zonnepanelen aanwezig op Nieuw Schaik maar er zijn weinig daken over met potentie voor nieuwe zonnepanelen. • Bijna een derde van de werknemers op Nieuw Schaik werkt bij een bedrijf dat met grote restromen werkt en dus een hoge circulaire potentie hebben.

Gemeente Wijk bij Duurstede: Broekweg + Langshaven

Broekweg/Langshaven (Wijk bij Duurstede)

Locatie en impressie

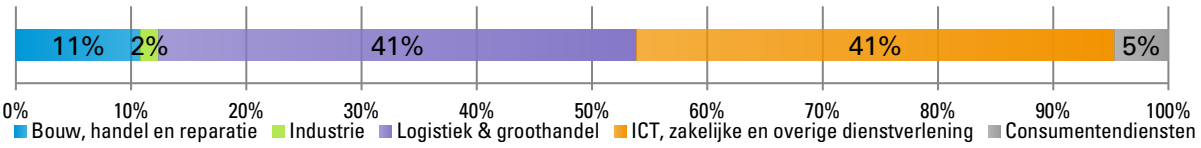




Kerngegevens

Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

Netto uitgegeven in hectare				
34,5 hectare	S	M	L	XL
Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare			
45 hectare	2,1			
Werkgelegenheid				
1.255 werkzame personen	**125** vestigingen			
Intensiteit ruimtegebruik				
Netto/Bruto verhouding: **0,77**	Floor Space Index: **50%**			



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid	-		
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting			+
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving	-		
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	

Kansen en knelpunten

- Aantal banen in periode 2009-2018 afgenomen met circa 9,5%. Wel toename vestigingen (+21%).
- Wisselende kwaliteit vastgoed. Modern vastgoed wordt afgewisseld met oudere panden. Het westelijk deel (waaronder Langshaven) is gemiddeld meer modern en hoogwaardig dan oostelijk deel.
- Weinig intensief ruimtegebruik op bedrijventerrein, veelal vanwege parkeren op eigen kavel.
- Aantal doodlopende wegen zonder bewegwijzering.

Visie gemeente

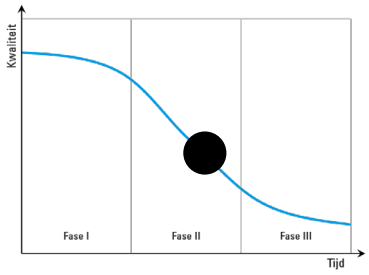
- Wijk bij Duurstede zet in op het vergroten van de werkgelegenheid en economie op haar terreinen. Gemeente streeft naar toekomstbestendige locaties met ondernemerszin, werkgelegenheid en innovatie.

NEER: Scoreoverzicht Broekweg + Langshaven

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
46%	59%	35%	50%

A + B = 53%
Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen
Fase II

C + D = 42%
Next Economy Potentie
Hoog



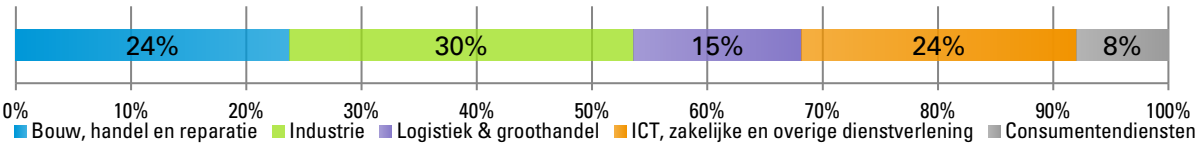


NEER: Opvallendheden Broekweg + Langshaven

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• Op Broekweg + Langshaven zien we dat de werkgelegenheid de laatste tien jaar terugloopt. Het terrein is nog steeds van middelgrote omvang. • Het terrein is goed voor een gemiddelde indirecte werkgelegenheid. De banendichtheid is op het terrein iets lager dan gemiddeld. • De arbeidsproductiviteit per werknemer is laag op Broekweg + Langshaven, het terrein is als geheel wel belangrijk voor de regionale toegevoegde waarde.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• Broekweg + Langshaven kent een negatief saldo bedrijfsverhuizingen. • Er is erg weinig leegstand op Broekweg + Langshaven. • Een belangrijk deel (circa 40%) van de vastgoedvoorraad is relatief jong (van na 2005) en ziet er goed onderhouden uit. Daartegenover staat dat circa 40% van de voorraad een bouwjaar heeft van vóór 1985. • De parkeergelegenheden op het terrein zijn erg goed.
C. Smart industry & logistics	• Er zijn veel bedrijven en banen in de handel op het terrein. Deze bedrijven lijken nog niet veel samen te werken als cluster. • Broekweg + Langshaven heeft weinig robotiseringspotentie, ook heeft het terrein een beperkt innovatief vermogen.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• Op het terrein wordt weinig energie verbruikt en is één vijfde van het dakoppervlak geschikt voor het plaatsen van zonnepanelen. Er zijn ook al zonnepanelen aanwezig op het terrein. • Er zijn weinig bedrijven met een hoge circulaire potentie op Broekweg + Langshaven. • Er is vrij veel groen op het terrein, ook is het groen van bovengemiddelde kwaliteit.

Gemeente Woerden: Barwoutswaarder

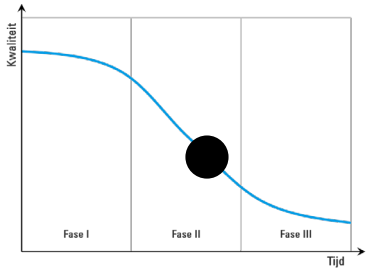
Barwoutswaarder (Woerden)										
Locatie en impressie										
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden
	Netto uitgegeven in hectare									
	35 hectare			S		M		L		XL
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare						
	45 hectare			0						
	Werkgelegenheid									
	2.070 werkzame personen			**280** vestigingen						
	Intensiteit ruimtegebruik									
	Netto/Bruto verhouding: **0,86**			Floor Space Index: **49%**						



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid			+
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed	-		
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting	-		
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte	-		
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	
Kansen en knelpunten	• Belangrijk bedrijventerrein voor Woerden met circa 2.070 banen. • Onderhoud openbare ruimte behoeft aandacht; ook veroudering privaat vastgoed (met name midden op het bedrijventerrein). Scheiding tussen privaat en publiek grondbezit is onduidelijk. • Functiemening (sportschool en kinderdagverblijf) kunnen zorgen voor (extra) parkeeroverlast.			
Visie gemeente	• Locatie is aangewezen als herstructureringslocatie in het herstructureringsprogramma van de gemeente Woerden.			

NEER: Scoreoverzicht Barwoutswaarder

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
46%	53%	31%	44%
A + B = 49% Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen **Fase II**		**C + D = 38%** Next Economy Potentie **Basis**	
			

NEER: Opvallendheden Barwoutswaarder

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• Het aantal banen op Barwoutswaarder is de laatste jaren stabiel gebleven. Het aantal bedrijven is wel gegroeid. • De banendichtheid op Barwoutswaarder is circa 25% lager dan gemiddeld in de gemeente Woerden. • De arbeidsproductiviteit op het terrein is relatief laag. Door het hoge aantal werkzame personen in de handel zorgt het terrein voor een bovengemiddelde bijdrage aan de regionale toegevoegde waarde.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• Het percentage leegstaand vastgoed is met 3% hoger dan gemiddeld op bedrijventerreinen in de gemeente Woerden (2%), maar nog steeds onder gezond frictieniveau (5%). • De uitstraling van het vastgoed heeft een sterk wisselend beeld. Dit heeft deels te maken met de veroudering van de bedrijfspanden. • De gebruiksmogelijkheden zijn met een hoge maximaal toegestane bouwhoogte en milieucategorie groot op Barwoutswaarder.
C. Smart industry & logistics	• Vanwege het kleine aantal bedrijven binnen de industriële sector, is de robotiseringspotentie op het terrein laag. • Het innovatieve vermogen is relatief hoog op het terrein. Ondanks het kleine aantal bedrijven werken er relatief veel personen in de industriële sector (zo'n 620 banen). De industrie sector wordt gekenmerkt door hoge R&D uitgaven.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• Bedrijven op Barwoutswaarder hebben gemiddeld een laag energieverbruik. De vastgoedvoorraad is daarentegen weinig duurzaam. • Circa 23% van werkzame personen op het terrein is werkzaam in een sector met hoge circulaire potentie. De potentiële circulariteit op het terrein is dus groot. • De organisatiegraad op het terrein is laag. Gezamenlijke circulaire initiatieven komen hierdoor moeizaam van de grond.

Gemeente Woerden: Middelland Noord + Middelland Zuid

Middelland Noord + Zuid (Woerden)

Locatie en impressie





Kerngegevens

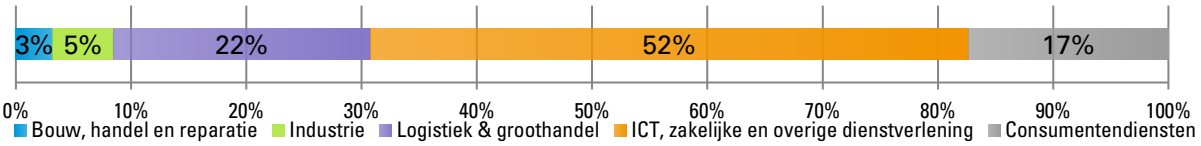
Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets
Lokale weg	N-weg	Snelweg	Afwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden

Netto uitgegeven in hectare				
58,9 hectare	S	M	L	XL

Bruto omvang in hectare	Nog uitgeefbaar netto in hectare
83,6 hectare	0

Werkgelegenheid	
6.115 werkzame personen	**375** vestigingen

Intensiteit ruimtegebruik	
Netto/Bruto verhouding: **0,70**	Floor Space Index: **60%**



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
	Circulaire potentie bedrijvigheid	-		
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden	-		
	Intensief ruimtegebruik		0	
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen		0	
	Beheer openbare ruimte		0	
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers		0	

Kansen en knelpunten

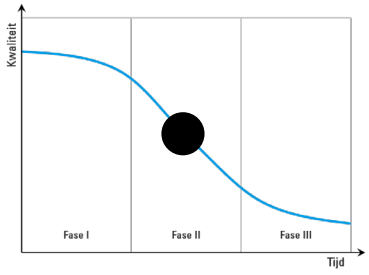
- Bedrijventerrein is naast logistiek en groothandel vooral gericht op kantoorachtige bedrijvigheid (solitaire panden). Sterke daling banen (-28%). Afname van 2.380 banen in periode 2009-2018.
- Verouderde uitstraling van (kantoor)panden en veel leegstand. Het toekomstperspectief van kantoren op een bedrijventerrein is ondergemiddeld.
- Parkeren op de weg wat zorgt voor een rommelig straatbeeld.

Visie gemeente

- Middelland-Noord transformeert naar een gemengd stedelijk woon-werkgebied waarbij verschillende functies naast elkaar bestaan. Middelland-Zuid blijft een gemengde werklocatie en zal niet transformeren.

NEER: Scoreoverzicht Middelland Noord + Middelland Zuid

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
63%	60%	25%	31%
A + B = 61% Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen **Fase II**		**C + D = 28%** Next Economy Potentie **Basis**	



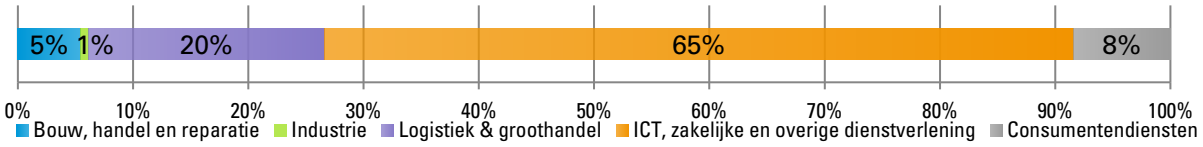


NEER: Opvallendheden Middelland Noord + Middelland Zuid

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• Het aantal banen op de terreinen is de laatste jaren met circa een kwart afgenomen. Het aantal bedrijfsvestigingen is daarentegen gegroeid. • De arbeidsproductiviteit op het terrein is laag. Wel zorgen de vele werkzame personen in de sectoren handel en gezondheids-en welzijnszorg voor een bovengemiddelde bijdrage aan de regionale toegevoegde waarde.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• De uitstraling op de terreinen doet verouderd aan. De leegstaande kantoorpanden zijn hier mede de oorzaak van. • Het leegstandspercentage (voor bedrijfsruimte) is met 5% hoger dan gemiddeld op bedrijventerreinen in Woerden (3%). Hoewel 5% een gezond frictieniveau is, is het onaannemelijk dat de leegstaande (kantoor)panden vanwege veroudering binnen afzienbare tijd een nieuwe gebruiker vinden. • De gebruiksmogelijkheden op de terreinen zijn met een hoge maximaal toegestane bouwhoogte en milieucategorie groot.
C. Smart industry & logistics	• De huidige robotiseringsgraad is laag. Ook is er weinig robotiseringspotentie vanwege het lage aantal bedrijven binnen de industriële sector op de terreinen. • Het innovatieve vermogen op Middelland Noord + Zuid is beperkt vanwege het hoge aantal dienstverlenende bedrijven op de terreinen. • Type bedrijven zoals Transportbedrijf Snel Shared Logistics zouden aanjagers kunnen zijn in het nemen van innovatieve en gedeelde bedrijfsvormen.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• Het vastgoed op Middelland Noord + Zuid is verouderd en weinig duurzaam. • De circulaire potentie is laag voor de terreinen. Slechts 2% van het aantal werkzame personen werkt in een sector met hoge circulaire potentie.

Gemeente Zeist: Dijnselburg

Dijnselburg (Zeist)												
Locatie en impressie												
Kerngegevens	Autobereikbaarheid			Multimodaliteit			Openbaar vervoer			Fiets		
	Lokale weg	N-weg	Snelweg	Niet aanwezig	Laad- en loskade	Rail	Geen	Bus	Trein	Fietspaden		
	Netto uitgegeven in hectare											
	27,4 hectare			S			M		L		XL	
	Bruto omvang in hectare			Nog uitgeefbaar netto in hectare								
	30 hectare			0								
	Werkgelegenheid											
	2.595 werkzame personen			**105** vestigingen								
	Intensiteit ruimtegebruik											
	Netto/Bruto verhouding: **0,91**			Floor Space Index: **34%**								

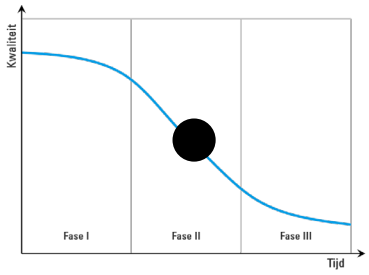


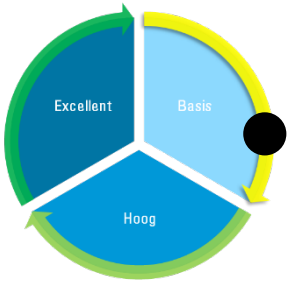
Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid	-		
	Circulaire potentie bedrijvigheid	-		
Kwaliteiten voorraad	Leeftijd vastgoed		0	
	Courantheid panden		0	
	Intensief ruimtegebruik	-		
Ruimtelijke kwaliteit	Interne ontsluiting		0	
	Parkeervoorzieningen			+
	Beheer openbare ruimte			+
	Marktconformiteit werkomgeving		0	
Overig	Organisatiegraad ondernemers	-		
Kansen en knelpunten	• Belangrijke bedrijventerrein voor Zeist. In totaal goed voor bijna 2.600 banen. • Met name de PDV-locatie kent wat verouderd vastgoed (het gaat om grote vastgoedobjecten). • Betrekkelijk weinig groen en veel verhard terrein (hittestress). Lage intensiteit ruimtegebruik. Openbare ruimte heeft onderhoud nodig (veel kuilen in klinkerweg rond de PDV-functies).			
Visie gemeente	• Momenteel terrein met kantoren en grootschalige detailhandel. Terug naar MKB-bedrijventerrein (nodig om in de toekomst aan vraag naar bedrijfsruimte te voldoen).			

NEER: Scoreoverzicht Dijnselburg

A.	B.	C.	D.
Economie & werkgelegenheid	Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	Smart Industry & Logistics	Duurzaamheid & energietransitie
71%	43%	23%	38%
A + B = 57% Positie op de levenscyclus bedrijventerreinen **Fase II**		**C + D = 31%** Next Economy Potentie **Basis**	





NEER: Opvallendheden Dijnselburg

Hoofdcriterium	Wat valt daarbij op?
A. Economie & werkgelegenheid	• Zowel het aantal banen als het aantal vestigingen neemt gestaag toe op Dijnselburg. • Dijnselburg creëert minder indirecte werkgelegenheid dan gemiddeld voor bedrijventerreinen. • Dijnselburg heeft een hoge banendichtheid van circa 95 banen per hectare, ook heeft het terrein een hoge arbeidsproductiviteit.
B. Marktwaarde & ruimtelijke kwaliteit	• Beperkte milieucategorie op Dijnselburg werkt belemmerend. Er zijn slechts bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 zijn toegestaan. • De leegstand op Dijnselburg ligt rond een gezond frictieniveau van circa 5%. • Het terrein is goed bereikbaar maar heeft een minder goede interne doorstroming.
C. Smart industry & logistics	• De financiële dienstverlening en handel zijn de grootste sectoren op Dijnselburg. Deze bedrijven vormen een cluster op het terrein. • Het terrein heeft erg weinig robotiseringspotentie door de minder industriële werkgelegenheid op het terrein. • Het gemiddelde bedrijf op Dijnselburg geeft weinig uit aan R&D activiteiten. Er zijn daarnaast echter meerde hoog-innovatieve IT-bedrijven aanwezig op het terrein. De aanwezigheid van deze bedrijven verhoogt de innovatiepotentie.
D. Duurzaamheid & energietransitie	• Op Dijnselburg wordt weinig elektriciteit en aardgas jaarlijks verbruikt. • Op Dijnselburg zijn op verschillende plaatsen zonnepanelen aanwezig. Daarnaast is ongeveer 10% van het dakoppervlak op het terrein geschikt voor de plaatsing van zonnepanelen. • Op Dijnselburg is erg weinig circulaire potentie, weinig bedrijven hebben grote reststromen op het terrein.

stec
groep

Bijlagen

Locatieprofielen kantoorlocaties U16

Stec Groep aan aan stad Utrecht en regio U16

Maartje Lucassen en Guido van der Molen
6 mei 2020

Inhoudsopgave

Locatieprofielen kantoorlocaties 3

Toelichting factsheet, (sub)indicatoren en scores 3
1.1 Gemeente Bunnik 6
1.2 Gemeente De Bilt 8
1.3 Gemeente De Ronde Venen 10
1.4 Gemeente Houten 11
1.5 Gemeente Nieuwegein 14
1.6 Gemeente Stichtse Vecht 21
1.7 Gemeente Utrecht 24
1.8 Gemeente Vijfheerenlanden 35
1.9 Gemeente Woerden 37
1.10 Gemeente Zeist 40
1.11 Gemeente Utrechste-Heuvelrug 44

Locatieprofielen kantoorlocaties U16

Toelichting factsheet, (sub)indicatoren en scores

Hieronder leest u welke indicatoren er in het locatieprofiel voor kantoorlocaties zijn opgenomen. Onderdeel van het locatieprofiel zijn (sub)indicatoren voor een compacte beoordeling van de sociaaleconomische en ruimtelijke kwaliteit van de locaties. Hieronder geven we een toelichting op de manier van scoren en de betekenis van een score.

Locatie en impressie

De blauwe omlijning op de luchtfoto (links) geeft de afbakening van de kantoorlocatie, zoals deze gehanteerd wordt door de provincie Utrecht en gemeente Utrecht, weer (bron: WistUdata en Kantorenmonitor provincie Utrecht). De impressie (rechts) betreft een foto gemaakt tijdens de schouw van de kantoorlocatie (bron: Stec Groep, augustus 2019).

Kerngegevens

Per kantoorlocatie beoordelen we de bereikbaarheid, de omvang van de voorraad en de werkgelegenheid (in aantal banen en in aantal vestigingen).

Locatietype

We hanteren voor de bereikbaarheid onderstaande indeling:

	Auto	Bus	Trein	Fiets
Icoon				
Betekenis	Autobereikbaarheid gemeten in aantal autominuten tot dichtstbijzijnde A/N-weg.	Bereikbaarheid per bus gemeten in afstand tot dichtstbijzijnde bushalte op of in nabijheid van kantoorlocatie.	Bereikbaarheid per trein gemeten in afstand tot dichtstbijzijnde station.	Fiets bereikbaarheid. Is een locatie slecht, matig of goed bereikbaar per fiets? Fietspaden richting of op locatie?
Bron	Schouw, augustus 2019 en Google Maps, 2019.			

Omvang voorraad

We hanteren voor de omvang van de voorraad onderstaande indeling:

	S	M	L	XL
Betekenis	We beoordelen een kantorenlocatie met een S wanneer de locatie minder dan 50.000 m² bvo heeft.	We boordelen een kantorenlocatie met een M wanneer de locatie 50.000 m² tot 100.000 m² bvo heeft.	We boordelen een kantorenlocatie met een L wanneer de locatie 100.000 m² tot 250.000 m² heeft.	We boordelen een kantorenlocatie met een XL wanneer de locatie meer dan 250.000 m² bvo heeft.
Bron	BAK en Cushman & Wakefield, 2019.			

Werkgelegenheid

We beschrijven het aantal kantoorbanen (werkzame personen) en het aantal vestigingen per kantoorlocatie. Voor het aantal kantoorbanen in de gemeente Utrecht hebben we een realistische inschatting gemaakt op basis van het gemiddelde kantoorquotiënt, de koppeling van het Provinciale Arbeidsplaatsen Register (PAR) en de kantorendatabase van BAK en de meest actuele voorraad en

leegstandscijfers van Cushman en Wakefield (peildatum: Q3 2019). Voor de overige locaties hebben we data van BAK en PAR gekoppeld. We hebben daarnaast voor alle locaties een check op SBI codes uitgevoerd. Hiervoor verdelen we verdelen (op basis van SBI-codes) de werkzame personen over de volgende sectoren: banken en verzekeraars, handel en industrie, zakelijke en ICT-dienstverlening, overheid en non-profit en overig.

Sociaaleconomische en ruimtelijke kwaliteit

De kantoorlocaties zijn voor de beoordeling van de sociaaleconomische en ruimtelijke kwaliteit gescoord op vier hoofdindicatoren met ieder drie (sub)indicatoren. De hoofdindicatoren zijn:

- Banen en vestigingen
- Marktwaarde en vastgoed
- Gebiedskwaliteit
- Overig

In onderstaande tabellen zetten we per hoofdindicator de verschillende (sub)indicatoren uiteen.

Banen en vestigingen

(sub)indicator	Betekenis	Waarde	Bron
Ontwikkeling banen	Ontwikkeling van het aantal werkzame personen tussen 2010 en 2018.	De locaties zijn op basis van onderstaande criteria gescoord: • (-) Beneden gemiddeld: een daling van de werkgelegenheid op de locatie van ten minste 10% van de werkgelegenheid • (0) Gemiddeld: een ontwikkeling van de werkgelegenheid op de locatie van -10% tot 10% • (+) Bovengemiddeld: een stijging van de werkgelegenheid op de locatie van ten minste 10% van de werkgelegenheid	PAR, 2019 (peiljaar gegevens 2018);
Ontwikkeling vestigingen	Ontwikkeling van het aantal vestigingen op de locatie tussen 2010 en 2018.	De locaties zijn op basis van onderstaande criteria gescoord: • (-) Beneden gemiddeld: een daling van het aantal vestigingen op de locatie van ten minste 10% van het totaal aantal vestigingen • (0) Gemiddeld: een ontwikkeling van het aantal vestigingen op de locatie van -10% tot 10% • (+) Bovengemiddeld: een stijging van het aantal vestigingen op de locatie van ten minste 10% van het aantal vestigingen	PAR, 2019
Indirecte werkgelegenheid	Mate waarin de locatie voorziet in indirecte banen (werkgelegenheid). De indirecte werkgelegenheid is afhankelijk per werk-gelegenheidssector.	Een locatie scoort bovengemiddeld wanneer de locatie zorgt voor een relatief hoge indirecte werkgelegenheid. De sectoren onderwijs en openbaar bestuur leveren bijvoorbeeld minder indirecte werkgelegenheid op dan de sectoren bouw, transport en gezondheidszorg. De score wordt bepaald op basis van de gemiddelde multiplier van de locatie ten opzichte van de gemiddelde multiplier in U16.	PAR, 2019

Marktwaarde en vastgoed

(sub)indicator	Betekenis	Waarde	Bron
Leegstand	Totale omvang van leegstaande panden op kantoorlocatie (= leegstand).	De locaties zijn op basis van onderstaande criteria gescoord: • (-) Beneden gemiddeld: de leegstand op kantorenlocatie is hoger dan 12%. • (0) Gemiddeld: de leegstand op kantorenlocatie ligt tussen 8% en 12%. • (+) Bovengemiddeld: de leegstand op kantorenlocatie ligt onder de 8%.	Cushman & Wakefield, 2019.
Opname	Totale omvang opgenomen panden op kantoorlocatie in de afgelopen 15 jaar (als aandeel van de totale voorraad).	De locaties zijn op basis van onderstaande criteria gescoord: • (-) Beneden gemiddeld: aandeel is lager dan 15%. • (0) Gemiddeld: aandeel ligt tussen 15% en 30%. • (+) Bovengemiddeld: aandeel is hoger dan 30%.	Cushman & Wakefield, Vastgoeddata.nl en BAK, 2019.

Energielabel	Aandeel energielabels boven C op kantoorlocatie.	Geanalyseerd welk aandeel van de kantoren in de bestaande voorraad momenteel al voldoen aan de minimale eis van energielabel C.	BAG, 2019.
Kwaliteit gebouwen	Kwaliteit van het vastgoed op de kantorenlocatie.	• (-) Beneden gemiddeld: het vastgoed op de kantoorlocatie is verouderd en/of slecht onderhouden. • (0) Gemiddeld: het vastgoed op de kantoorlocatie is van gemiddelde leeftijd en/of prima onderhouden. • (+) Bovengemiddeld: het vastgoed op de kantoorlocatie is relatief nieuw en/of uitstekend onderhouden. De kantoorlocatie heeft een hoogwaardige uitstraling.	Schouw, augustus 2019.

Gebiedskwaliteit

(sub)indicator	Betekenis	Waarde	Bron
OV-bereikbaarheid	Afstand tot bus of trein vanaf kantoorlocatie.	• (-) Beneden gemiddeld: er is binnen 5 minuten geen bushalte of station te bereiken vanaf de kantoorlocatie. • (0) Gemiddeld: binnen 5 minuten is er een bushalte of station te bereiken vanaf de kantoorlocatie. • (+) Bovengemiddeld: er is een bushalte of station op of naast de kantoorlocatie.	Schouw, augustus 2019. Google Maps, OV9292.nl
Bereikbaarheid met de auto	Afstand tot N-weg of snelweg vanaf kantoorlocatie.	• (-) Beneden gemiddeld: er is binnen 5 minuten geen N-weg of snelweg te bereiken vanaf de kantoorlocatie. • (0) Gemiddeld: er is binnen 5 minuten een N-weg te bereiken vanaf de kantoorlocatie. • (+) Bovengemiddeld: er is binnen 5 minuten een snelweg te bereiken vanaf de kantoorlocatie en/of er loopt een N-weg of snelweg naast of door de kantoorlocatie.	Schouw, augustus 2019, Google Maps.
Multifunctionaliteit	Aanwezigheid van verschillende functies op kantoorlocatie, zoals horeca of woningen.	• (-) Beneden gemiddeld: op de kantoorlocatie zijn alleen kantoren. • (0) Gemiddeld: op de kantoorlocatie zijn er ook een enkele andere functies naast kantoren. • (+) Bovengemiddeld: op de kantoorlocatie zijn er meerdere andere functies naast kantoren.	Schouw, augustus 2019.
Uitstraling en kwaliteit	Algemene uitstraling en kwaliteit kantoorlocatie.	• (-) Beneden gemiddeld: uitstraling en kwaliteit van kantoorlocatie is matig. Er zijn onvoldoende parkeerplaatsen en het openbaar groen is matig of niet onderhouden. • (0) Gemiddeld: uitstraling en kwaliteit van kantoorlocatie is prima. Er zijn voldoende parkeerplaatsen en het openbaar groen is onderhouden. • (+) Bovengemiddeld: uitstraling en kwaliteit van kantoorlocatie is goed. Er zijn meer dan voldoende parkeerplaatsen en er is veel openbaar groen en het openbaar groen is goed onderhouden.	Schouw, augustus 2019.

Overig

(sub)indicator	Betekenis	Waarde	Bron
Aanwezigheid flexconcepten	Aanwezigheid of afwezigheid van flexconcepten op de kantoorlocatie.	• (0) Gemiddeld: er zijn geen flexconcepten op de kantoorlocatie. • (+) Bovengemiddeld: er zijn flexconcepten op de kantoorlocatie.	Schouw, augustus 2019. Deskresearch

Aandachtspunten

Opsomming van onderdelen binnen de scores die opvallen en aspecten die aandacht verdienen (combinatie van bovenstaande beoordelingen en schouw).

Visie gemeente

Visie van gemeente op kantoorlocatie (op basis van input gemeente en visie- en beleidsdocumenten)

1.1 Gemeente Bunnik

Kosterijland

Locatie en impressie



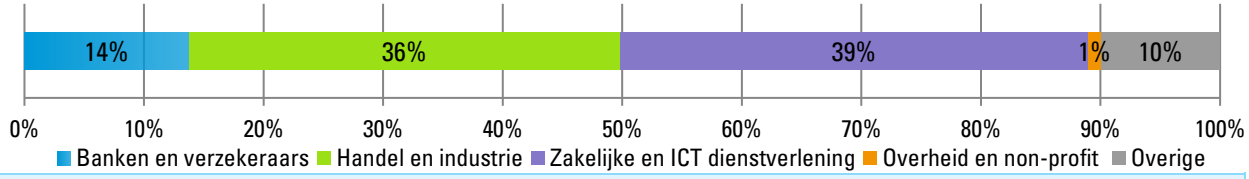


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
2 min tot A12	**100 m** tot halte	**1 km** tot station	**Matig** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
31.900 m²	S	M	L	XL

Werkgelegenheid	
1.015 kantoorbanen	**22** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand	-		
	Opname			+
	Energielabel			+
	Kwaliteit gebouwen			+
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid		0	
	Autobereikbaarheid			+
	Multifunctionaliteit	-		
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit		0	
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• Monofunctionele snelweglocatie met gemiddelde uitstraling (panden goed onderhouden). • Kosterijland is matig bereikbaar per OV. • Sociale en economische waarde neemt af (aantal banen daalt: -20% afgelopen 10 jaar).			
Visie gemeente	-			

De Twaalf Apostelen

Locatie en impressie



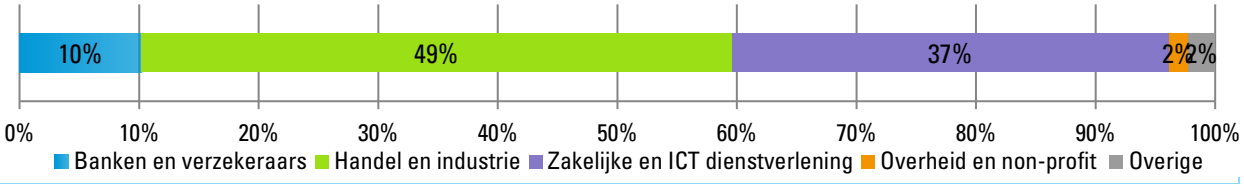


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
4 min tot A12	**150 m** tot halte	Station binnen **300 m**	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
40.500 m²	S	M	L	XL

Werkgelegenheid	
1.980 kantoorbanen	**45** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand		0	
	Opname		0	
	Energielabel			+
	Kwaliteit gebouwen			+
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid			+
	Autobereikbaarheid			+
	Multifunctionaliteit	-		
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit			+
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• De Twaalf Apostelen heeft met circa 2.000 kantoorbanen (circa 25% van totale werkgelegenheid in de gemeente) een hoge sociaaleconomische waarde voor de gemeente Bunnik. • Werkgelegenheid (kantoorbanen) groeide de afgelopen jaren met zo'n 30%.			
Visie gemeente	-			

1.2 Gemeente De Bilt

Leijenseweg

Locatie en impressie



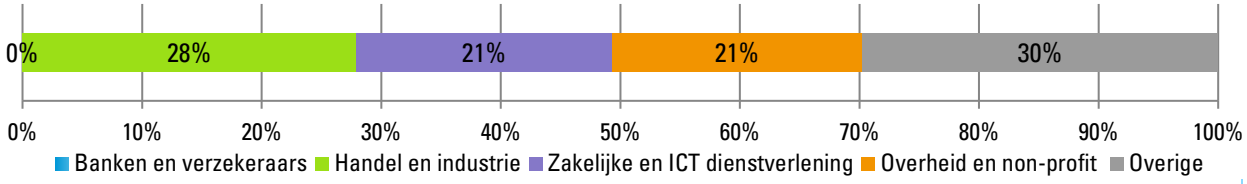


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
8 min tot A27	**400 m** tot halte	**1,6 km** tot station	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
6.100 m²	S	M	L	XL

Werkgelegenheid	
215 kantoorbanen	**24** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand			+
	Opname	-		
	Energielabel			+
	Kwaliteit gebouwen		0	
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid	-		
	Autobereikbaarheid		0	
	Multifunctionaliteit	-		
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit			+
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• Vertegenwoordigt met 215 werkzame personen en 24 bedrijven beperkte economische waarde. • De panden op Leijenseweg zijn goed onderhouden.			
Visie gemeente	• Gemeente zet in op behoud van locatie als kantoorlocatie.			

Rembrandtlaan

Locatie en impressie





Kerngegevens

Bereikbaarheid

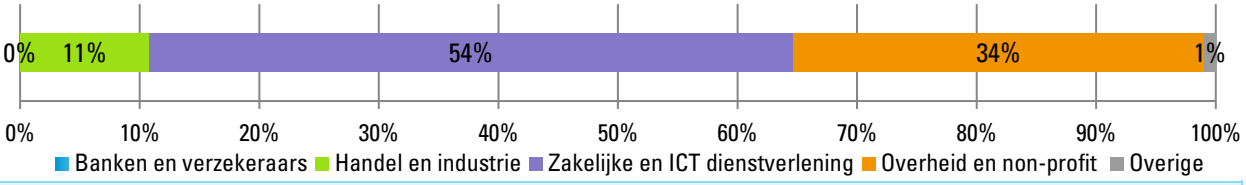
9 min tot A27	Bushalte **op locatie**	Statoin binnen **400 m**	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo

18.800 m²	S	M	L	XL

Werkgelegenheid

535 kantoorbanen	**55** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand			+
	Opname	-		
	Energielabel	-		
	Kwaliteit gebouwen		0	
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid			+
	Autobereikbaarheid		0	
	Multifunctionaliteit			+
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit		0	
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	

Aandachtspunten

- Aantal kantoorbanen op Rembrandtlaan verdubbelde de afgelopen 10 jaar. Hierdoor belangrijker geworden voor de economie van gemeente De Bilt.
- Enkele (verouderde) kantoorpanden met energielabel C of hoger. Verduurzamingeis voor deze panden nodig (in 2023 moeten alle kantoorpanden minimaal energielabel C hebben).

Visie gemeente

-

1.3 Gemeente De Ronde Venen

Bedrijventerrein Mijdrecht

Locatie en impressie





Kerngegevens

Bereikbaarheid

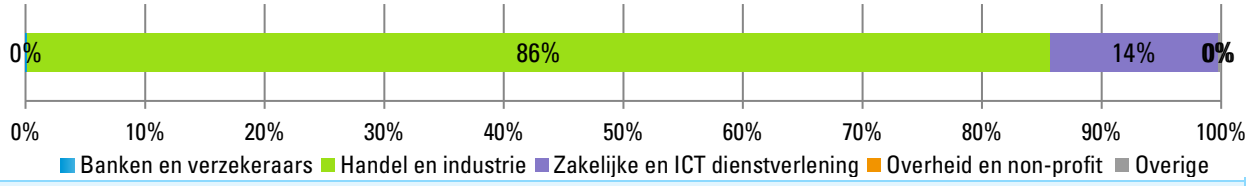
2 min tot N201	Bushalte **op locatie**	**10 km** tot station	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo

32.800 m²	S	M	L	XL

Werkgelegenheid

1.360 kantoorbanen	**57** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand	-		
	Opname	-		
	Energielabel			+
	Kwaliteit gebouwen		0	
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid		0	
	Autobereikbaarheid		0	
	Multifunctionaliteit	-		
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit		0	
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• Het toekomstperspectief van kantoren op bedrijventerreinen is matig. Kantoren op bedrijventerreinen voldoen gemiddeld slechts in zeer beperkte mate aan de wensen en eisen van kantoorgebruikers.			
Visie gemeente	-			

1.4 Gemeente Houten

Houten Centrum

Locatie en impressie





Kerngegevens

Bereikbaarheid

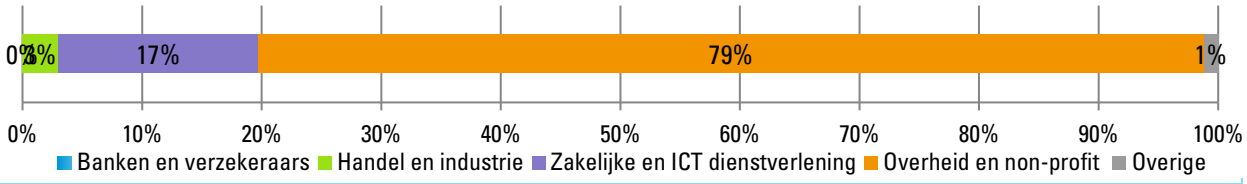
8 min tot A27	Bushalte **op locatie**	Station **op locatie**	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo

20.800 m²	S	M	L	XL

Werkgelegenheid

500 kantoorbanen	**45** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid	-		
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand			+
	Opname	-		
	Energielabel		0	
	Kwaliteit gebouwen		0	
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid			+
	Autobereikbaarheid		0	
	Multifunctionaliteit			+
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit		0	
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• Meerdere kantoren verspreid in het centrum van Houten: gemixt gebied. Speelt in op de wensen van kantoorgebruikers (niet alleen werken, maar ook wonen en verblijven). • Economische waarde van kantoorgebied relatief beperkt voor gemeente Houten.			
Visie gemeente	• Gemeente Houten sluit zoveel mogelijk aan bij de ruimtelijk-economische koers van de U10.			

Loerik VI / De Koppeling

Locatie en impressie





Kerngegevens

Bereikbaarheid

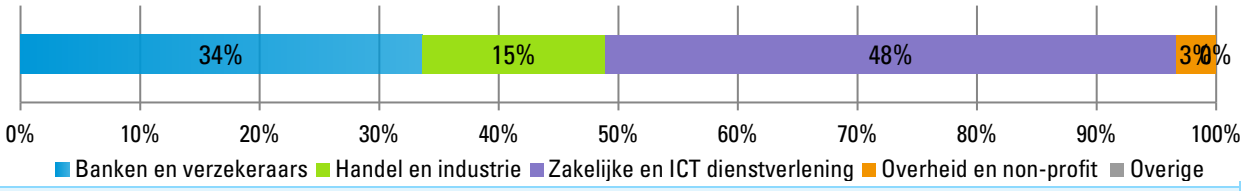
5 min tot A27	Bushalte **op locatie**	Station **binnen 700 m**	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo

54.400 m²	S	**M**	L	XL

Werkgelegenheid

970 kantoorbanen	**47** vestigingen

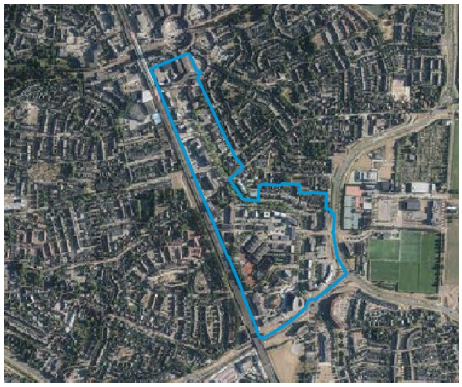


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid			+
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand			+
	Opname			+
	Energielabel			+
	Kwaliteit gebouwen		0	
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid			+
	Autobereikbaarheid		0	
	Multifunctionaliteit			+
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit			+
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• Gebouwen zijn goed onderhouden. • Sociaaleconomische waarde met 970 banen en circa 45 vestigingen al jaren stabiel. De vestiging van Rabobank is goed voor circa 35% van de totale werkgelegenheid op de locatie.			
Visie gemeente	• Gemeente Houten sluit zoveel mogelijk aan bij de ruimtelijk-economische koers van de U10.			

Molenzoom

Locatie en impressie





Kerngegevens

Bereikbaarheid

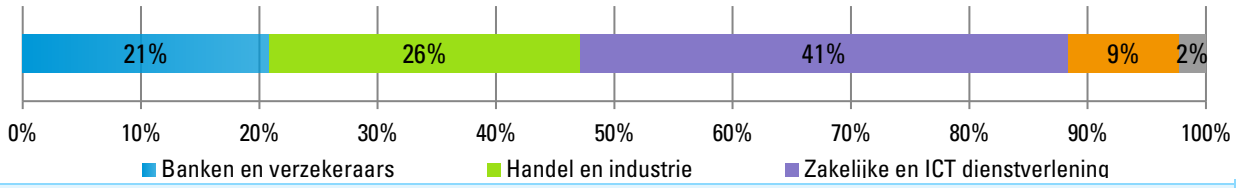
6 min tot A27	Bushalte **op locatie**	Station **binnen 700 m**	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo

87.100 m²	S	M	L	XL

Werkgelegenheid

2.610 kantoorbanen	**162** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand	-		
	Opname		0	
	Energielabel			+
	Kwaliteit gebouwen			+
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid		0	
	Autobereikbaarheid		0	
	Multifunctionaliteit		0	
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit		0	
Overig	Aanwezigheid flexconcepten			+

Aandachtspunten

- Sociaaleconomische waarde van locatie Molenzoom neemt af. Het aantal banen op de locatie is de afgelopen jaren gedaald met zo'n 10%.
- Daarentegen is het aantal vestigingen toegenomen. Dit betekent een toename van kleine bedrijven (in lijn met trend van een groeiend aantal kleine bedrijven en ZZP'ers).

Visie gemeente

- Gemeente Houten sluit zoveel mogelijk aan bij de ruimtelijk-economische koers van de U10.

1.5 Gemeente Nieuwegein

Rijnhuizen

Locatie en impressie



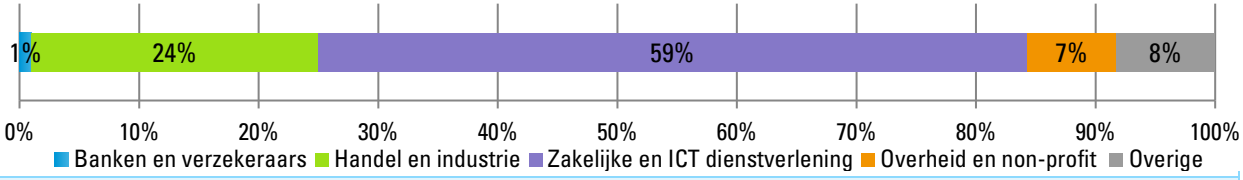


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
N408 op locatie	Bushalte **op locatie**	**1,6 km** tot tramhalte	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
183.800 m²	S	M	**L**	XL

Werkgelegenheid	
6.615 kantoorbanen	**225** vestigingen

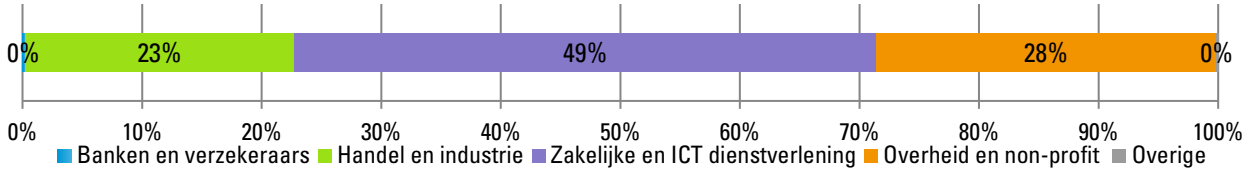


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand		0	
	Opname		0	
	Energielabel		0	
	Kwaliteit gebouwen		0	
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid			+
	Autobereikbaarheid		0	
	Multifunctionaliteit			+
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit		0	
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• Rijnhuizen is met bijna 6.600 banen belangrijk voor de economie van Nieuwegein. Bovendien zijn zowel het aantal banen als het aantal vestigingen in de afgelopen 10 jaar gegroeid. • Gemengd gebied met onder ander onderwijs, bedrijven en kantoren.			
Visie gemeente	• Gemeente Nieuwgein zet in op herbestemming van kantoren op deze locatie. Doel van de gemeente is om het gebied te transformeren naar een woonwijk met de daarbij behorende voorzieningen.			

Merwestein		
Locatie en impressie		

Kerngegevens				
Bereikbaarheid				
5 min tot A2	Bushalte binnen **200 m**	**500 m** tot tramhalte	**Goed** bereikbaar	
Omvang voorraad in m² bvo				
57.900 m²	S	**M**	L	XL
Werkgelegenheid				
1.025 kantoorbanen	**61** vestigingen			



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit				
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen	-		
	Indirecte werkgelegenheid	-		
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand		0	
	Opname	-		
	Energielabel		0	
	Kwaliteit gebouwen	-		
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid	-		
	Autobereikbaarheid		0	
	Multifunctionaliteit			+
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit		0	
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• Economische waarde Merwestein met 1.000 banen en 61 vestigingen relatief beperkt. Bovendien neemt de werkgelegenheid de laatste jaren af. De leegstand in het gebied gemiddeld tot hoog.			
Visie gemeente	• Gemeente Nieuwegein zet in op reductie/herbestemming van kantoren op deze locatie. Transformatie naar woningen van een deel van het terrein (ook bestaande kantoren) is al gestart.			

Ringwade

Locatie en impressie





Kerngegevens

Bereikbaarheid

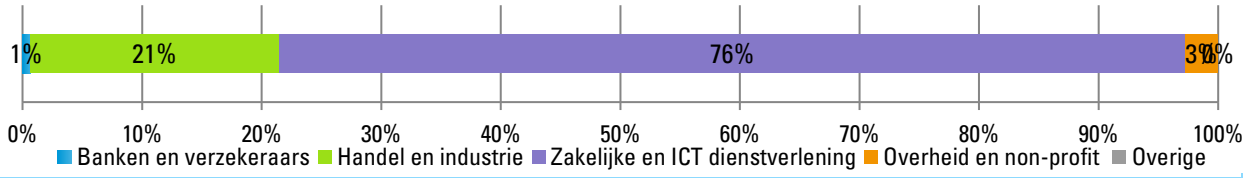
3 min tot A12	**200 m** tot bushalte	**600 m** tot tramhalte	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo

47.800 m²	**S**	M	L	XL

Werkgelegenheid

2.765 kantoorbanen	**19** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand	-		
	Opname			+
	Energielabel			+
	Kwaliteit gebouwen			+
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid	-		
	Autobereikbaarheid	-		
	Multifunctionaliteit	-		
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit			+
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	

Aandachtspunten

- Ringwade is met bijna 2.800 banen sociaaleconomisch belangrijk voor Nieuwegein. Het aantal banen op de locatie is de afgelopen jaren stabiel gebleven. Het aantal vestigingen is toegenomen. Dit betekent een toename van kleine bedrijven (in lijn met trend van een groeiend aantal kleine bedrijven en ZZP'ers).
- Locatie is matig bereikbaar (Ringwade wordt ontsloten door een brug).

Visie gemeente

- Gemeente staat positief tegenover verzoeken voor andere planologische invullingen op deze locatie (detailhandel uitgesloten).

Nieuwegein Binnenstad

Locatie en impressie



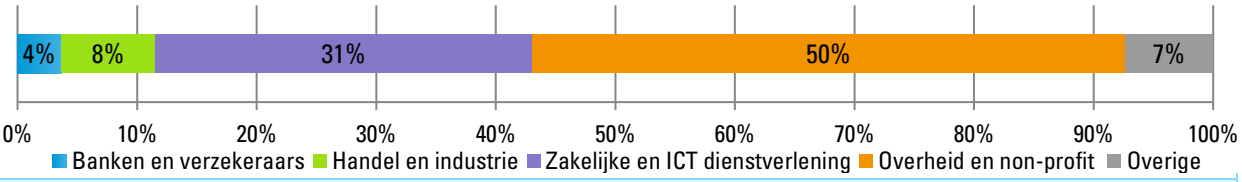


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
3 min tot A2	Bushalte **op locatie**	Tramhalte **op locatie**	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
101.000 m²	S	**M**	L	XL

Werkgelegenheid	
1.770 kantoorbanen	**133** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid	-		
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand	-		
	Opname	-		
	Energielabel		0	
	Kwaliteit gebouwen		0	
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid			+
	Autobereikbaarheid			+
	Multifunctionaliteit			+
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit		0	
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• In de binnenstad van Nieuwegein staan relatief veel kantoormeters leeg (met name rondom de Zuidstedeweg). Ook de opname in de binnenstad stagneert de laatste jaren.			
Visie gemeente	• Gemeente zet in op verdere transformatie van leegstaande kantoormeters en staat slechts beperkt toevoeging van meters toe.			

Muntplein

Locatie en impressie



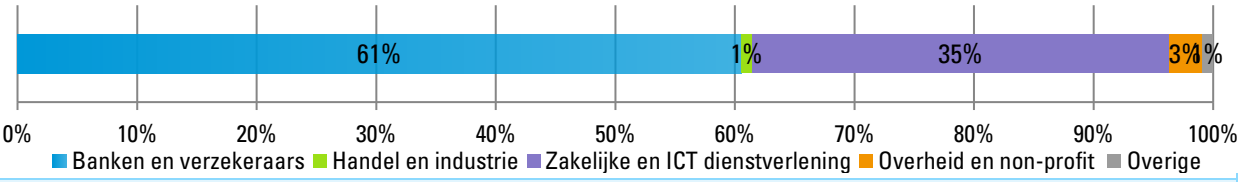


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
6 min tot A2/A12	**300 m** tot bushalte	**200 m** tot tramhalte	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
13.200 m²	S	M	L	XL

Werkgelegenheid	
110 kantoorbanen	**13** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen	-		
	Indirecte werkgelegenheid		0	
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand		0	
	Opname	-		
	Energielabel	-		
	Kwaliteit gebouwen	-		
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid	-		
	Autobereikbaarheid		0	
	Multifunctionaliteit			+
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit	-		
Toekomstpotentie	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• De sociaaleconomische waarde van Muntplein is met 110 banen en 15 vestigingen relatief beperkt. • De leegstand ligt rond het frictieniveau, maar de laatste jaren is de opname beperkt. • Ook de uitstraling en kwaliteit van de gebouwen en gebied is ondergemiddeld.			
Visie gemeente	• Gemeente is bezig de locatie (deels) te transformeren naar wonen.			

Blokhoeve

Locatie en impressie



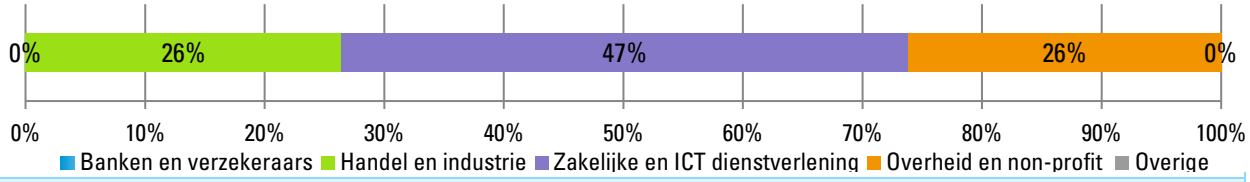


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
5 min tot A12	**600 m** tot bushalte	**400 m** tot tramhalte	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
8.900 m²	**S**	M	L	XL

Werkgelegenheid	
380 kantoorbanen	**5** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid	-		
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand			+
	Opname			+
	Energielabel			+
	Kwaliteit gebouwen			+
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid			+
	Autobereikbaarheid			+
	Multifunctionaliteit			+
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit			+
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• Blokhoeve scoort goed: locatie groeit in aantal banen, er staan weinig kantoormeters leeg en is goed bereikbaar.			
Visie gemeente	• Gemeente staat positief tegenover verzoeken voor andere planologische invullingen op deze locatie (detailhandel uitgesloten).			

Poort van Nieuwegein

Locatie en impressie



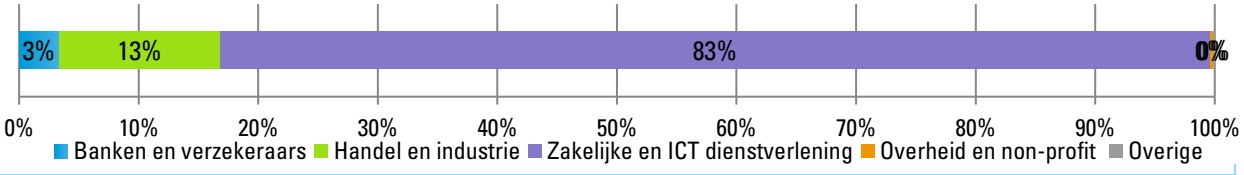


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
1 min tot A2	**200 m** tot bushalte	**1 km** tot tramhalte	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
41.000 m²	S	M	L	XL

Werkgelegenheid	
920 kantoorbanen	**56** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand	-		
	Opname			+
	Energielabel			+
	Kwaliteit gebouwen		0	
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid		0	
	Autobereikbaarheid			+
	Multifunctionaliteit	-		
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit		0	
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• Monofunctionele snelweglocatie met beperkte uitstraling en relatief veel leegstand. Circa 50% van de kantoorruimte op de Poort van Nieuwegein staat leeg of wordt te huur/te koop aangeboden.			
Visie gemeente	• Gemeente staat positief tegenover verzoeken voor andere planologische invullingen op deze locatie (detailhandel uitgesloten).			

1.6 Gemeente Stichtse Vecht

Planetenbaan / Het Kwadrant

Locatie en impressie



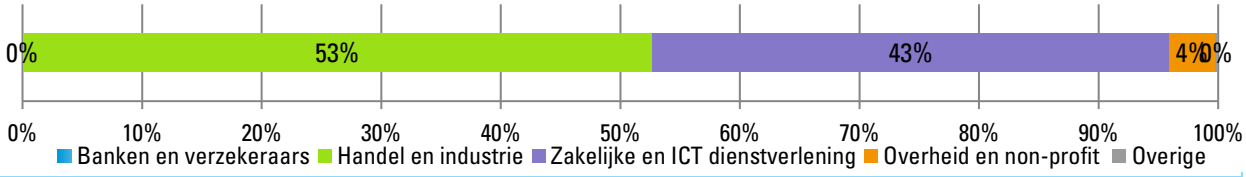


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
3 min tot A2	**400 m** tot bushalte	**900 m** tot station	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
59.500 m²	S	**M**	L	XL

Werkgelegenheid	
1.695 kantoorbanen	**42** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid			+
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand	-		
	Opname	-		
	Energielabel	-		
	Kwaliteit gebouwen		0	
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid		0	
	Autobereikbaarheid			+
	Multifunctionaliteit			+
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit		0	
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• Locatie met bovengemiddelde leegstand. Circa 25% van de totale kantorenvoorraad op de Planetenbaan staat leeg. Ook voldoet een (groot) deel van de vastgoedvoorraad nog niet aan het minimale energielabel C (welke vanaf 2023 verplicht is voor alle kantoren in Nederland).			
Visie gemeente	-			

Breukelerwaard / De Corridor

Locatie en impressie



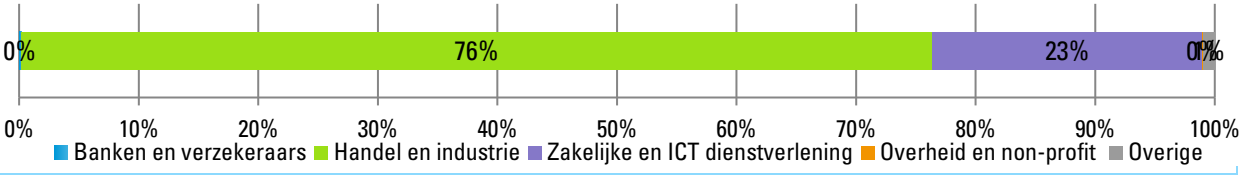


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
2 min tot A2	Bushalte **binnen 1 km**	Station **binnen 1 km**	**Matig** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
22.100 m²	S	M	L	XL

Werkgelegenheid	
1.260 kantoorbanen	**49** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator		Score	
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand			+
	Opname			+
	Energielabel			+
	Kwaliteit gebouwen			+
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid			+
	Autobereikbaarheid			+
	Multifunctionaliteit			+
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit			+
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• Breukelerwaard / De Corridor scoort bovengemiddeld: aantal banen nam toe, leegstand is ondergemiddeld en de locatie is goed bereikbaar.			
Visie gemeente	-			

Station / Bisonspoor

Locatie en impressie



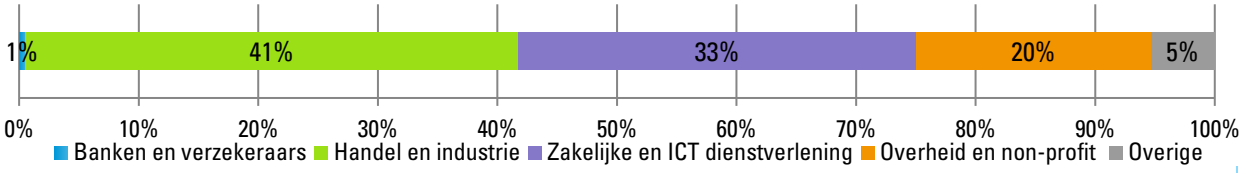


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
3 min tot A2	Bushalte **binnen locatie**	Station **binnen locatie**	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
46.700 m²	S	M	L	XL

Werkgelegenheid	
1.365 kantoorbanen	**140** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand	-		
	Opname			+
	Energielabel			+
	Kwaliteit gebouwen			+
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid			+
	Autobereikbaarheid		0	
	Multifunctionaliteit			+
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit		0	
Overig	Aanwezigheid flexconcepten			+
Aandachtspunten	• Circa 25% van de kantoormeters op de locatie Bisonspoor staat leeg. Ook de werkgelegenheidsontwikkeling laat de laatste jaren beperkte groei zien (stagnatie). • De locatie wordt momenteel herontwikkeld met een mix van wonen, werken en voorzieningen.			
Visie gemeente	-			

1.7 Gemeente Utrecht

Stationsgebied

Locatie en impressie



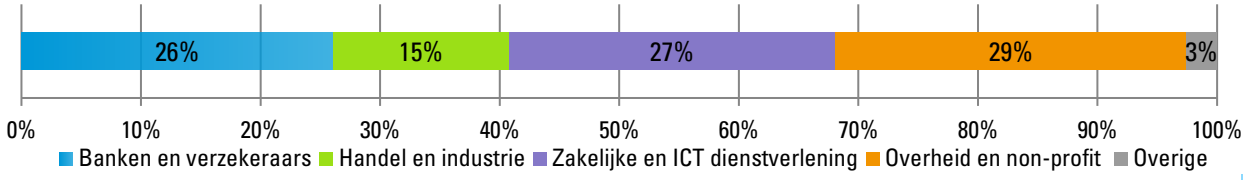


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
7 min tot A2	Bushaltes **binnen locatie**	Station **binnen locatie**	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
690.555 m²	S	M	L	**XL**

Werkgelegenheid	
29.200 kantoorbanen / **36.690** werkzame personen	**783** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand			+
	Opname		0	
	Energielabel			+
	Kwaliteit gebouwen			+
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid			+
	Autobereikbaarheid		0	
	Multifunctionaliteit			+
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit			+
Overig	Aanwezigheid flexconcepten			+
Aandachtspunten	• De laatste jaren was er, door het gebrek aan aanbod, een beperkt aantal transacties van kantoormeters in het stationsgebied • Het leegstandpercentage ligt beneden het gezonde frictieniveau. In Q3 van 2019 bedroeg de leegstand zo'n 1,1% in het stationsgebied van Utrecht (bron: Cushman & Wakefield). Hierdoor is er maar in beperkte mate ruimte voor bedrijven om te verhuizen naar en binnen het stationsgebied.			
Visie gemeente	• Proactief ontwikkelen. Ontwikkeling zonder voorverhuiseis is wenselijk in het stationsgebied.			

Oudenrijn

Locatie en impressie



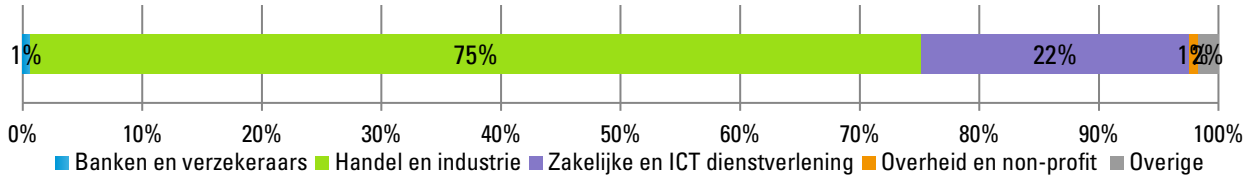


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
3 min tot A12	Bushalte **binnen locatie**	**3,3 km** tot station	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
42.100 m²	S	M	L	XL

Werkgelegenheid	
2.200 kantoobanen / **6.870** werkzame personen	**448** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand	-		
	Opname			+
	Energielabel			+
	Kwaliteit gebouwen			+
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid			+
	Autobereikbaarheid			+
	Multifunctionaliteit	-		
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit		0	
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• Sociaaleconomische waarde van locatie Oudenrijn neemt af. Het aantal banen op de locatie is de afgelopen jaren stabiel gebleven. Daarentegen is het aantal vestigingen toegenomen. Dit betekent een toename van het aantal kleine bedrijven. • De leegstand op de locatie is bovengemiddeld hoog. Circa 50% van alle kantoormeters staat leeg (bron: Cushman en Wakefield, Q3, 2019).			
Visie gemeente	-			

Binnenstad

Locatie en impressie



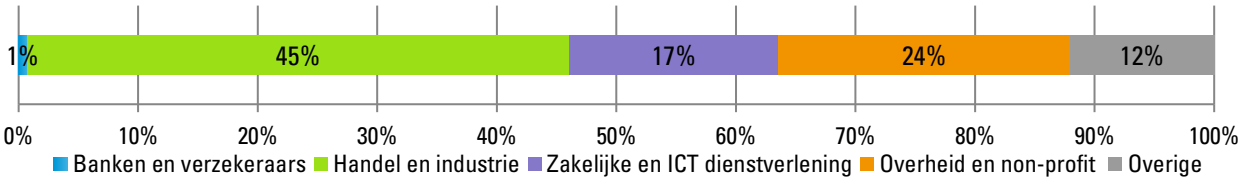


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
8 min tot A27	Bushalte **binnen locatie**	**Binnen 800 m** tot station	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
159.700 m²	S	M	**L**	XL

Werkgelegenheid	
4.600 kantoorbanen / **21.790** werkzame personen	**3.908** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand			+
	Opname		0	
	Energielabel	-		
	Kwaliteit gebouwen			+
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid			+
	Autobereikbaarheid	-		
	Multifunctionaliteit			+
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit			+
Overig	Aanwezigheid flexconcepten			+

Aandachtspunten

- Kantoren in het centrum hebben een belangrijke en stabiele economische waarde voor de stad Utrecht. Ook de leegstand in het gebied is laag. Circa 0,4% van de voorraad staat leeg. Hiermee ligt de leegstand in de binnenstad van Utrecht ver onder het gewenste frictieniveau.
- Veel kantoorpanden in het centrum van Utrecht hebben een hoog energielabel (C of hoger). Hierdoor voldoet een deel van de kantoorpanden nog niet aan het minimaal energielabel C welke verplicht wordt vanaf 2023. Wanneer het echter kantoren zijn in monumentale panden gaat deze eis niet op. Voor deze gebouwen gelden minder strengere eisen op het gebied van duurzaamheid.

Visie gemeente

-

Overvecht

Locatie en impressie



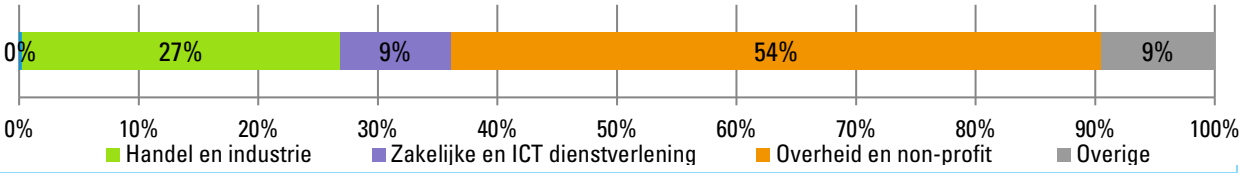


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
4 min tot A27	Bushaltes **binnen locatie**	Station **binnen locatie**	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
55.290 m²	S	**M**	L	XL

Werkgelegenheid	
2.100 kantoorbanen / **8.290** werkzame personen	**1.880** vestigingen

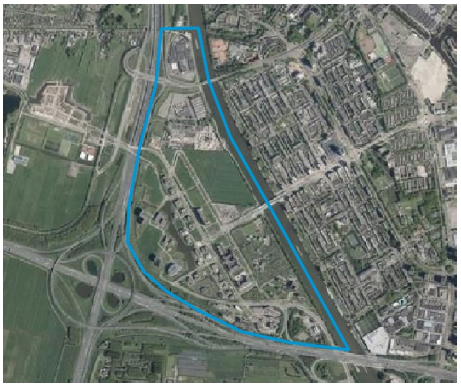


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand			+
	Opname		0	
	Energielabel	-		
	Kwaliteit gebouwen	-		
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid			+
	Autobereikbaarheid		0	
	Multifunctionaliteit		0	
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit		0	
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• Met 2.100 kantorenbanen en in totaal zo'n 8.300 werkzame personen heeft Utrecht Overvecht een belangrijke economische waarde voor de stad. • Leegstand in Overvecht is beperkt: 2% van de kantorenvoorraad staat leeg (bron: Cushman en Wakefield, Q3 2019). Een deel van het incourante aanbod wordt of is inmiddels getransformeerd.			
Visie gemeente	-			

Papendorp

Locatie en impressie





Kerngegevens

Bereikbaarheid

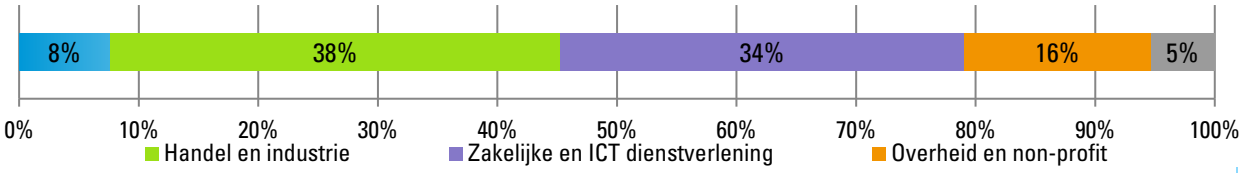
3 min tot A12/A2	Bushaltes **binnen locatie**	**3,8 km** tot station	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo

298.815 m²	S	M	L	XL

Werkgelegenheid

12.800 kantoorbanen / **14.000** werkzame personen	**385** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand		0	
	Opname			+
	Energielabel			+
	Kwaliteit gebouwen			+
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid		0	
	Autobereikbaarheid			+
	Multifunctionaliteit			+
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit			+
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	

Aandachtspunten

- Door werkgelegenheidsgroei belangrijk sociaal economische belang.
- Leegstand op Papendorp ligt met circa 4,8% net onder het gewenste frictieniveau van 5%.
- Vooralsnog monofunctioneel gebied, ruim opgezet met veel groen en modern vastgoed.

Visie gemeente

- Ontwikkeling naar een gemengd gebied: toevoegen van woningen en voorzieningen, met goede functiemix.

Leidsche Rijn

Locatie en impressie



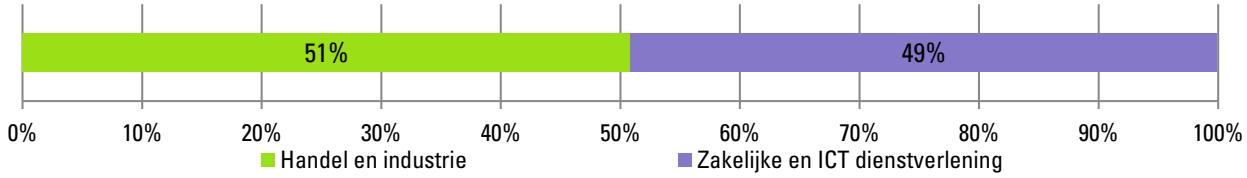


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
3 min tot A2	Bushalte **binnen locatie**	Station **binnen locatie**	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
37.300 m²	S	M	L	XL

Werkgelegenheid	
3.900 kantoorbanen / **3.940** werkzame personen	**16** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator		Score	
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand			+
	Opname		0	
	Energielabel			+
	Kwaliteit gebouwen			+
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid			+
	Autobereikbaarheid			+
	Multifunctionaliteit			+
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit		0	
Overig	Aanwezigheid flexconcepten			+

Aandachtspunten

- Ontwikkeling van werkgelegenheid (in banen) laatste jaren stabiel. Het aantal vestigingen is daarentegen de afgelopen jaren gestegen.
- Leegstandspercentage ligt met zo'n 4,8% rond het gezonde frictieniveau.
- Uitstraling en (gebieds)kwaliteit nu nog gemiddeld, maar locatie moet in de toekomst een modern en hoogwaardig kantoorgebied worden met veel kwaliteit en uitstraling.

Visie gemeente

- Proactief ontwikkelen. Momenteel is er wel vraag maar geen/weinig aanbod. Gemeente stimuleert ontwikkelaars de kantoorkavels langs de A2 te ontwikkelen.

Lage Weide

Locatie en impressie



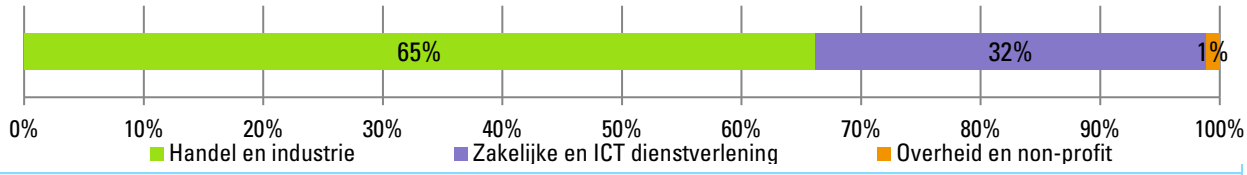


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
3 min tot A2	Bushalte **binnen locatie**	**3 km** tot station	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
107.500 m²	S	M	L	XL

Werkgelegenheid	
3.200 kantoorbanen / **16.810** werkzame personen	**836** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand	-		
	Opname		0	
	Energielabel		0	
	Kwaliteit gebouwen		0	
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid			+
	Autobereikbaarheid			+
	Multifunctionaliteit	-		
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit		0	
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	

Aandachtspunten

- Het toekomstperspectief van kantoren op bedrijventerreinen is ondergemiddeld. Kantoren op bedrijventerreinen voldoen vaak slechts in zeer beperkte mate aan de wensen en eisen van kantoorgebruikers.
- Het leegstandspercentage van kantoorruimte op Lage Weide is bovengemiddeld. Circa 23% van de kantorenvoorraad op Lage Weide staat leeg (bron: Cushman&Wakefield, Q3 2019)

Visie gemeente

-

Oost

Locatie en impressie





Kerngegevens

Bereikbaarheid

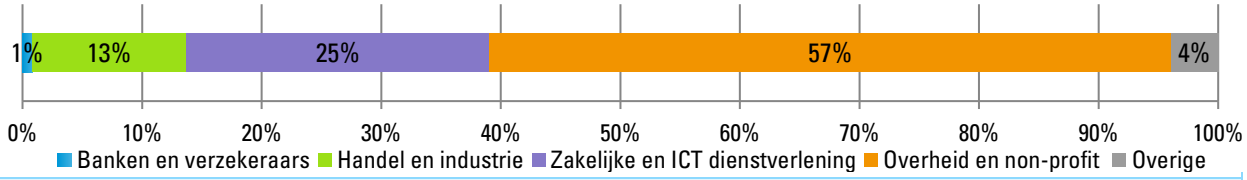
5 min tot A27/A28	Bushalte **binnen locatie**	Station binnen **2 km**	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo

185.165 m²	S	M	**L**	XL

Werkgelegenheid

7.600 kantoorbanen / **15.540** werkzame personen	**1.995** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand			+
	Opname			+
	Energielabel	-		
	Kwaliteit gebouwen			+
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid		0	
	Autobereikbaarheid		0	
	Multifunctionaliteit			+
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit			+
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• In deelgebied Utrecht Oost staan veel kantoorpanden die (nog) niet voldoen aan het minimale energielabel C. Dit wordt verklaard door de hoeveelheid aanwezige monumenten. Deze gebouwen zijn een uitzondering op de duurzaamheidseisen voor kantoren (minimaal energielabel C in 2023). • De leegstand ligt met zo'n 4,5% net onder het gewenste frictieniveau van 5%.			
Visie gemeente	-			

Kanaleneiland

Locatie en impressie





Kerngegevens

Bereikbaarheid

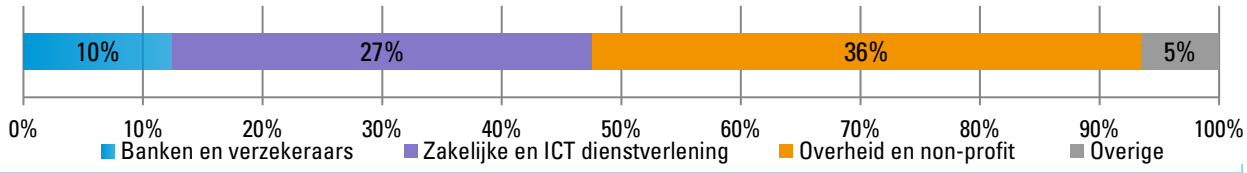
5 min tot A12	Bushalte **binnen locatie**	**4 km** tot station	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo

344.215 m²	S	M	L	XL

Werkgelegenheid

14.400 kantoorbanen / **25.190** werkzame personen	**2.490** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand			+
	Opname		0	
	Energielabel		0	
	Kwaliteit gebouwen		0	
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid		0	
	Autobereikbaarheid			+
	Multifunctionaliteit	-		
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit		0	
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	

Aandachtspunten

- Economische waarde van locatie is stabiel. Werkgelegenheid afgelopen jaren redelijks stabiel gebleven. Ondanks dat neemt het aantal vestigingen de afgelopen jaren toe (groei van aantal kleine bedrijven).
- Leegstand ligt in Kanaleneiland met zo'n 2,5% onder het frictieniveau van 5%.

Visie gemeente

- Ontwikkeling naar een gemengd gebied: toevoegen van woningen en voorzieningen, met goede functiemix.

Rijnsweerd

Locatie en impressie



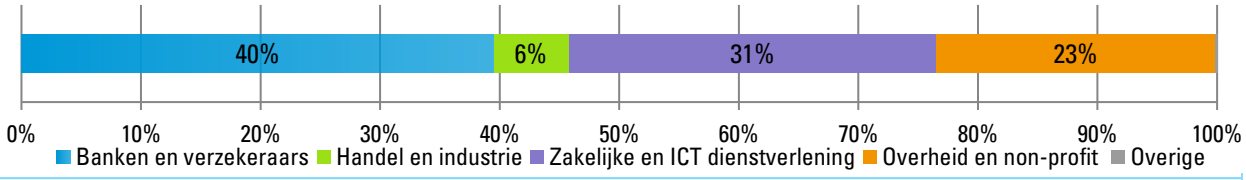


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
5 min tot A28/A27	Bushalte **binnen locatie**	**4 km** tot station	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
249.515 m²	S	M	L	**XL**

Werkgelegenheid	
10.500 kantoorbanen / **11.240** werkzame personen	**182** vestigingen

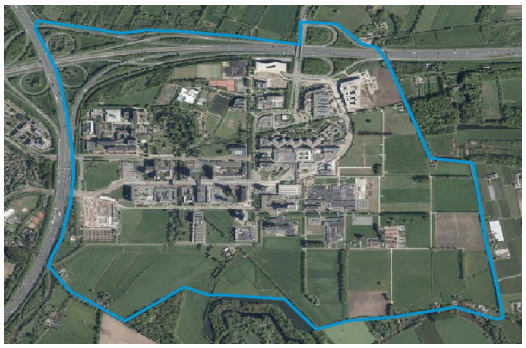


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid	-		
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand		0	
	Opname		0	
	Energielabel			+
	Kwaliteit gebouwen			+
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid		0	
	Autobereikbaarheid			+
	Multifunctionaliteit		0	
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit			+
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• Veel grootschalige kantoorgebouwen. Leegstand ligt met 7,4% boven het gewenste frictie niveau. • Kwaliteit/uitstraling en (auto)bereikbaarheid van locatie zijn op orde.			
Visie gemeente	• Ontwikkeling naar een gemengd gebied: toevoegen van woningen en voorzieningen, met goede functiemix.			

Utrecht Science Park (De Uithof)

Locatie en impressie





Kerngegevens

Bereikbaarheid

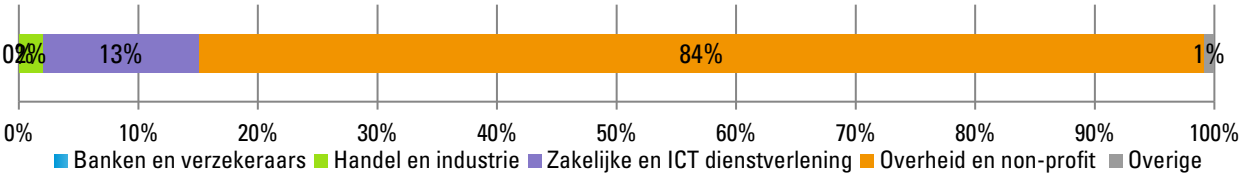
A28 en A28 binnen **5 min**	Bushaltes **binnen locatie**	Station **op 10-15 min**	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo

1.200.000 m²[1]	S	M	L	XL

Werkgelegenheid

22.500 werkzame personen[2]	**210** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand			+
	Opname		0	
	Energielabel			+
	Kwaliteit gebouwen			+
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid			+
	Autobereikbaarheid			+
	Multifunctionaliteit			+
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit			+
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• Utrecht Science Park heeft een belangrijke sociaal economische waarde voor de gemeente Utrecht. Het gebied huisvest verschillende onderwijsinstellingen en (specialistische) ziekenhuizen. • De komst van lijn 22 (tram tussen Utrecht CS naar Utrecht Science Park), heeft de bereikbaarheid van het gebied aanzienlijk verbeterd. • Uit studie blijkt dat met het huidige programma de bestaande infrastructuur in het Utrecht Science Park maar zeker ook daarbuiten – in het OV, op fietspaden en op (snel)wegen – vastloopt (AmbitiedocumentUtrecht Science Park, 2018)			
Visie gemeente	-			

[1] Totale vastgoedvoorraad op Utrecht Science Park. Dus inclusief kantoren, onderwijs en gezondheidszorg.

[2] Onder overheid en non-profit vallen ook onderwijs en gezondheidszorg. Utrecht Science Park beschikt over circa 7.100 banen in het onderwijs en circa 11.660 banen in de gezondheids- en welzijnszorg.

1.8 Gemeente Vijfheerenlanden

Lange Dreef / Ir. D. S. Tuijnmanweg

Locatie en impressie



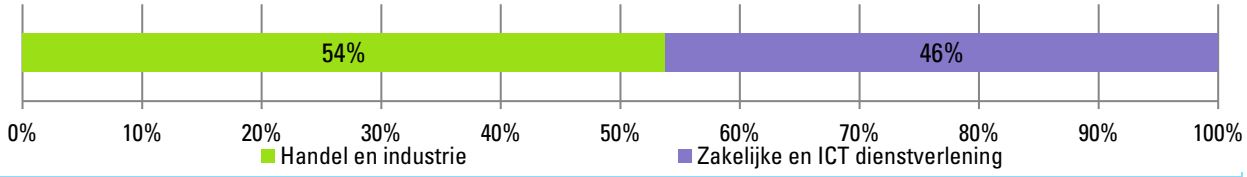


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
2 min tot A27	Bushalte **binnen locatie**	**10 km** tot station	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
67.100 m²	S	**M**	L	XL

Werkgelegenheid	
2.320 kantoorbanen	**63** vestigingen

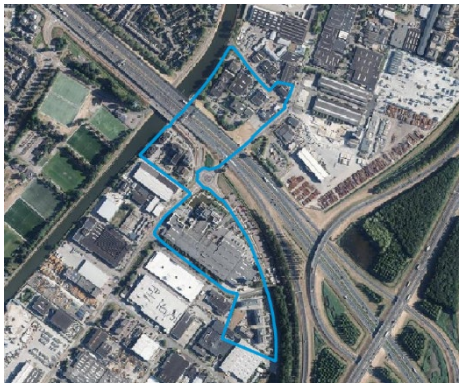


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid			+
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand	-		
	Opname		0	
	Energielabel		0	
	Kwaliteit gebouwen		0	
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid		0	
	Autobereikbaarheid			+
	Multifunctionaliteit		0	
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit		0	
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• Meerdere panden (> 1.000 m²) worden deels of volledig te huur / te koop aangeboden. Circa 25% van de totale kantorenvoorraad staat leeg.			
Visie gemeente	-			

Lage Biezenweg / Sportlaan

Locatie en impressie



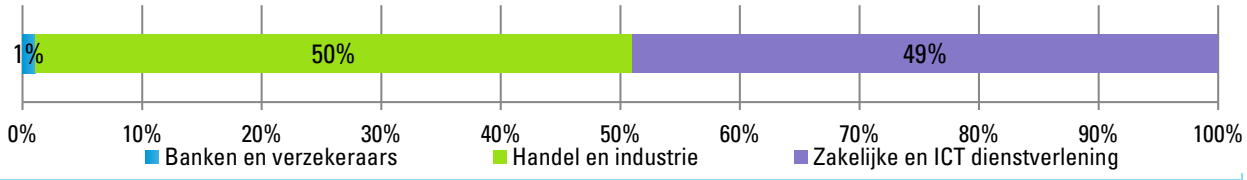


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
2 min tot A2	Bushalte **binnen locatie**	**11 km** tot station	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
32.500 m²	S	M	L	XL

Werkgelegenheid	
1.500 kantoorbanen	**22** vestigingen

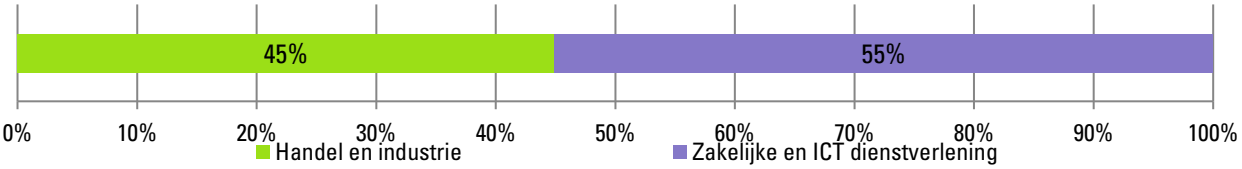


Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand	-		
	Opname	-		
	Energielabel		0	
	Kwaliteit gebouwen			+
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid		0	
	Autobereikbaarheid			+
	Multifunctionaliteit	-		
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit			+
Toekomstpotentie	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• Bovengemiddeld hoge leegstand op locatie Lage Biezenweg (circa 15%). Daarnaast zien we de laatste jaren weinig transacties . De ontwikkeling van aantal banen en uitstraling van panden en omgeving zijn goed.			
Visie gemeente	-			

1.9 Gemeente Woerden

Snellerpoort				
Locatie en impressie				
Kerngegevens	Bereikbaarheid			
	4 min tot A12	Bushalte **binnen 200 m**	Station **binnen 300 m**	**Goed** bereikbaar
	Omvang voorraad in m² bvo			
	11.100 m²	**S**	M	L / XL
	Werkgelegenheid			
	490 kantoorbanen	**12** vestigingen		



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit				
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand			+
	Opname			+
	Energielabel			+
	Kwaliteit gebouwen		0	
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid			+
	Autobereikbaarheid			+
	Multifunctionaliteit			+
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit		0	
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• Groot deel van de locatie is onbebouwd. Hierdoor 490 banen en 12 vestigingen aanwezig. • De kwaliteit van de gebouwen is hoog en de bereikbaarheid is goed. De ruimtelijke kwaliteit van het gebied is gemiddeld.			
Visie gemeente	• Gemeente Woerden heeft vastgesteld dat Snellerpoort een levendig stadsdeel moet worden met een mix van functies, waar naast wonen ook ruimte is voor ontmoeting en verblijf. Gestreefd wordt naar een woningbouwprogramma tussen de 700 en 800 woningen.			

Middelland-Zuid

Locatie en impressie



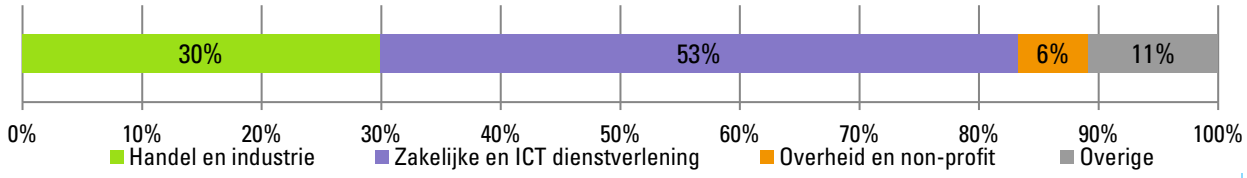


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
2 min tot A12	Bushalte **binnen locatie**	**1 km** tot station	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
85.700 m²	S	**M**	L	XL

Werkgelegenheid	
2.215 kantoorbanen	**196** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid		0	
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand	-		
	Opname		0	
	Energielabel		0	
	Kwaliteit gebouwen		0	
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid		0	
	Autobereikbaarheid			+
	Multifunctionaliteit		0	
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit		0	
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	

Aandachtspunten

- Het aantal kantoorbanen nam de afgelopen 10 jaar af met zo'n 10%. Ook de leegstand nam toe in die periode. Momenteel staat circa 25% van alle kantoormeters op Middelland-Zuid leeg.
- De kwaliteit van de kantoorgebouwen en openbare ruimte is redelijk op Middelland-Zuid.

Visie gemeente

- Middelland-Noord wordt (deels) getransformeerd. Op Middelland-Zuid blijft ruimte voor werkfuncties. Mogelijkheid om werkfuncties van Noord naar Zuid over te hevelen.

Middelland-Noord

Locatie en impressie



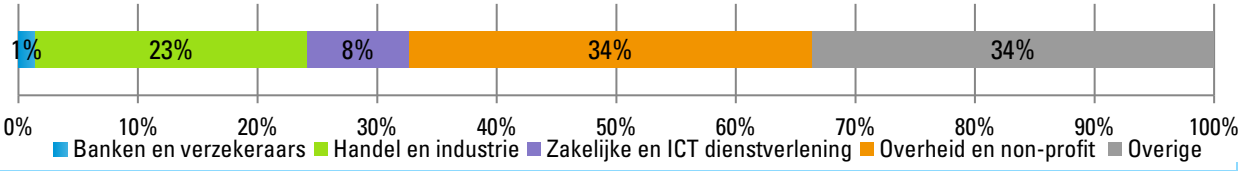


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
3 min tot A12	Bushalte **binnen locatie**	Station **binnen 800 m**	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
94.700 m²	S	**M**	L	XL

Werkgelegenheid	
2.135 kantoorbanen	**100** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid	-		
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand	-		
	Opname	-		
	Energielabel	-		
	Kwaliteit gebouwen	-		
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid		0	
	Autobereikbaarheid			+
	Multifunctionaliteit		0	
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit	-		
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	

Aandachtspunten

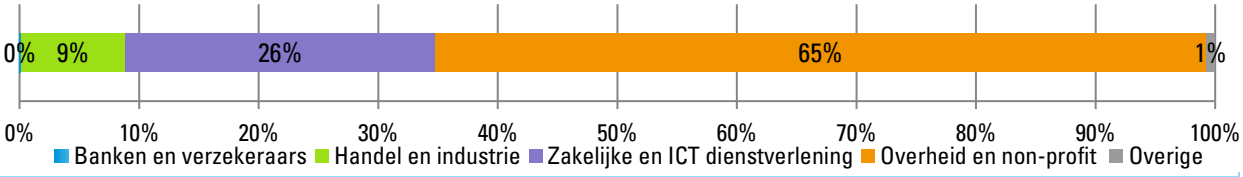
- Economische waarde van locatie loopt terug: het aantal banen neemt af en de leegstand neemt toe. Laatste jaren beperkte opname van kantoormeters. Ook de kwaliteit van de gebouwen en het gebied is ondergemiddeld.

Visie gemeente

- Gemeente Woerden wil Middelland-Noord graag ontwikkelen tot een gemengd stedelijk woongebied. De gemeente heeft plannen zo'n 1.500 tot 2.500 woningen te ontwikkelen in het gebied.

1.10 Gemeente Zeist

Zeist Centrum					
Locatie en impressie					
Kerngegevens	Bereikbaarheid				
	5 min tot A12	Bushalte **binnen locatie**	**3 km** tot station	**Goed** bereikbaar	
	Omvang voorraad in m² bvo				
	56.000 m²	S	**M**	L	XL
	Werkgelegenheid				
	1.670 kantoorbanen		**107** vestigingen		



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit				
Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen		0	
	Ontwikkeling vestigingen			+
	Indirecte werkgelegenheid	-		
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand			+
	Opname	-		
	Energielabel	-		
	Kwaliteit gebouwen			+
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid	-		
	Autobereikbaarheid		0	
	Multifunctionaliteit			+
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit			+
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• Veel kantoorpanden in het centrum van Zeist hebben een hoog energielabel (C of hoger). Hierdoor voldoet een deel van de kantoorpanden nog niet aan het minimaal energielabel C welke verplicht wordt vanaf 2023. Wanneer het echter kantoren zijn in monumentale panden gaat deze eis niet op. Voor deze gebouwen gelden minder strengere eisen op het gebied van duurzaamheid.			
Visie gemeente	• Gemeente zet in op een meer divers aanbod in dit gebied. Hiervoor wordt ingezet op services offices. Deze diensten zijn vooral gericht op huisvesten van kantoorachtige bedrijvigheid en co-working spaces die meerdere typen bedrijvigheid faciliteren.			

Huis ter Heide

Locatie en impressie



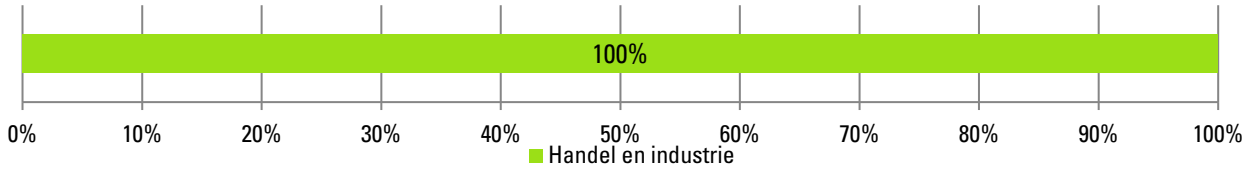


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
3 min tot A28	**300 m** tot bushalte	**6,3 km** tot station	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
8.500 m²	S	M	L	XL

Werkgelegenheid	
290 kantoorbanen	**2** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand			+
	Opname	-		
	Energielabel		0	
	Kwaliteit gebouwen		0	
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid	-		
	Autobereikbaarheid			+
	Multifunctionaliteit	-		
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit		0	
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• Locatie met slechts één eindgebruiker. • Aantal banen laat negatieve ontwikkeling zien. Ook is de locatie matig bereikbaar met het openbaar vervoer. Huis ter Heide is een (monofunctionele) snelweglocatie.			
Visie gemeente	-			

PGGM

Locatie en impressie



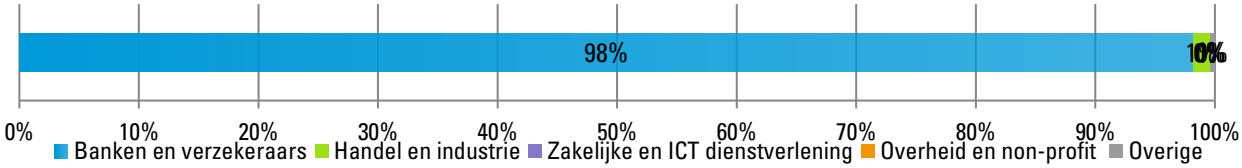


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
7 min tot A28	**500 m** tot bushalte	**5,6 km** tot station	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
49.000 m²	**S**	M	L	XL

Werkgelegenheid	
1.510 kantoorbanen	**4** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid		0	
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand			+
	Opname		0	
	Energielabel			+
	Kwaliteit gebouwen			+
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid	-		
	Autobereikbaarheid		0	
	Multifunctionaliteit	-		
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit			+
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• Locatie met slechts één eindgebruiker. • Positieve banenontwikkeling, maar locatie matig bereikbaar met het openbaar vervoer.			
Visie gemeente	-			

Laan van Vollenhove

Locatie en impressie



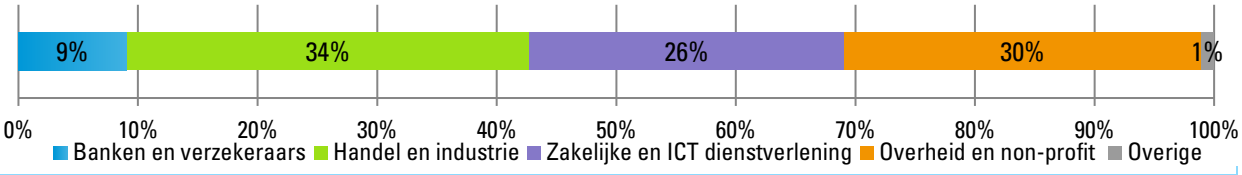


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
7 min tot A28	**200 m** tot bushalte	**5,7 km** tot station	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
16.500 m²	S	M	L	XL

Werkgelegenheid	
475 kantoorbanen	**45** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen	-		
	Ontwikkeling vestigingen	-		
	Indirecte werkgelegenheid			+
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand	-		
	Opname	-		
	Energielabel	-		
	Kwaliteit gebouwen	-		
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid		0	
	Autobereikbaarheid	-		
	Multifunctionaliteit			+
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit	-		
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• Aantal banen en vestigingen laten beide daling zien en bovengemiddelde leegstand (40%).			
Visie gemeente	• Gemeente probeert voor deze kantoorpanden wijkverzorgende bedrijven aan te trekken (denk bijvoorbeeld aan eerstelijnsgezondheidszorg).			

1.11 Gemeente Utrechtse-Heuvelrug

Station Driebergen – Utrechtse Heuvelrug / Zeist

Locatie en impressie



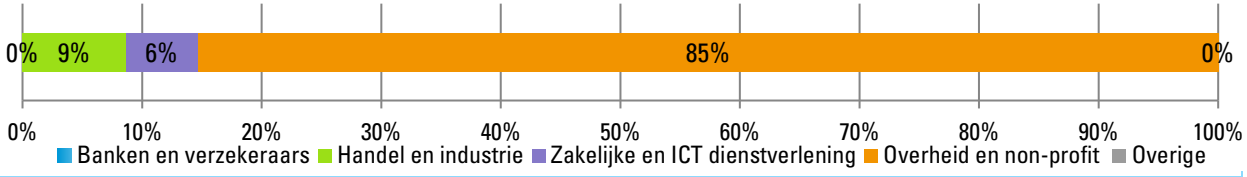


Kerngegevens

Bereikbaarheid			
2 min tot A12	Bushalte **binnen locatie**	Station **binnen locatie**	**Goed** bereikbaar

Omvang voorraad in m² bvo				
37.600 m²	S	M	L	XL

Werkgelegenheid	
415 kantoorbanen	**17** vestigingen



Sociaal-economische en ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Sub-indicator	Score		
Banen & Vestigingen	Ontwikkeling banen			+
	Ontwikkeling vestigingen		0	
	Indirecte werkgelegenheid	-		
Marktwaarde & Vastgoed	Leegstand			+
	Opname	-		
	Energielabel		0	
	Kwaliteit gebouwen		0	
Gebiedskwaliteit	OV-bereikbaarheid			+
	Autobereikbaarheid		0	
	Multifunctionaliteit		0	
	Uitstraling en (gebieds)kwaliteit		0	
Overig	Aanwezigheid flexconcepten		0	
Aandachtspunten	• Werkgelegenheid in stationsgebied van Driebergen-Zeist nam de afgelopen jaren af, maar de komst van Triodos zorgt voor een zeer sterke impuls (nog niet opgenomen in aantal banen). • Afgezien van het nieuwe gebouw van Triodos staan er nog verschillende gebouwen die niet voldoen aan het minimum energielabel C.			
Visie gemeente	• Gemeente zet actief in op het aantrekken van (inter)nationale dienstverlenende bedrijven op deze locatie. Voorwaarde hiervoor is wel dat de openbare en private ruimte worden verbeterd.			

stec
groep



Gebiedsprofielen werklocaties Utrecht

Stec Groep aan gemeente Utrecht

Guido van der Molen, Callum Lewis, Rick Meijerink
23 maart 2020

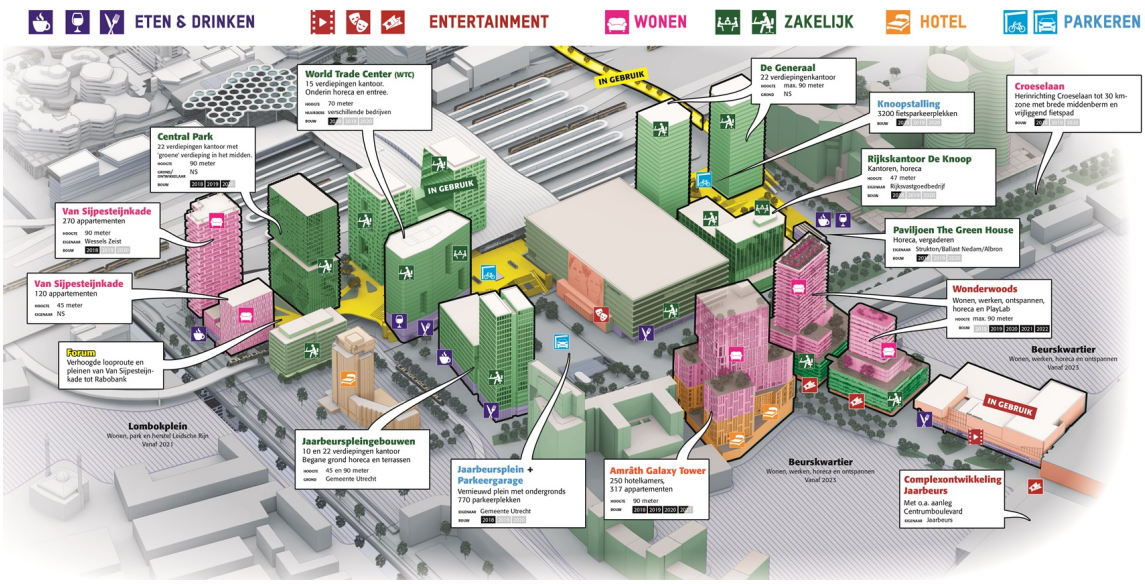
Inhoudsopgave

Gebiedsprofielen 3

1.1 Centrum (Stationsgebied, Beurskwartier, Jaarbeurs) ... 3
1.2 Merwedekanaalzone, deelgebied 6 ... 7
1.3 Papendorp ... 11
1.4 Strijkviertel ... 13
1.5 Oudenrijn ... 15
1.6 Utrecht Science Park ... 16
1.7 Rijnsweerd ... 18
1.8 Nieuw Overvecht ... 20
1.9 Leidsche Rijn Centrum ... 21
1.10 Lage Weide ... 23
1.11 Werkspoor ... 24
1.12 De Wetering Noord en Zuid en Haarrijn ... 25
1.13 Galgenwaard ... 26
1.14 A-12 zone ... 28
1.15 Koningsweg / Lunetten ... 30
1.16 Gebouwtypologie ... 31

Gebiedsprofielen

1.1 Centrum (Stationsgebied, Beurskwartier, Jaarbeurs)



Kenmerk	Toelichting
Streefbeeld	• De westkant van het centrum (Stationsgebied, Beurskwartier, Jaarbeurs) van Utrecht is een belangrijke stadsentree waar gebiedsontwikkeling komende tien jaar zorgt voor een nieuw, vergroot, centrum. In al zijn functies als contramal van de historische binnenstad: modern, hoog, grotere eenheden, maar wel met de menselijke maat op plintniveau. Het programma zal zeer gemengd zijn, met wonen, werken, leisure, cultuur, en horeca. Het zal geen kernwinkelgebied worden. • Het gebied heeft de afgelopen jaren een enorme opwaardering gehad, door herontwikkeling en nieuwbouw. Uitbreiding van het gebied past bij de groei en ambities van de stad. Het Centrum (Stationsgebied, Beurskwartier en Jaarbeurs) ontwikkelt naar een gemengd centrummilieu met een sterk accent op leisurefuncties en veel ruimte voor werken, wonen en verblijven. • Hoge bebouwingsdichtheid, grootstedelijk wonen voor iedereen, grote, bekende en nieuwe groepen kantoorgebruikers (een brede mix van grote en kleine kantoorgebruikers, zakelijk, creatieven en innovatieve startups) met formele en informele werkplekken met een mix van functies zoals sportfaciliteiten, ontspanning en services in het hogere segment, leisure zoals entertainment, veel vormen van horeca (incl. hotels), eigen bezoekersfuncties, restaurants met een bovengemiddelde kwaliteit, en in mindere mate aanbod van vooral dagelijkse detailhandel (passend bij stationsomgeving) en ondersteunend voor bezoekers, werknemers en bewoners. Alle voorzieningen moeten topkwaliteit hebben en dit uitstralen.
Bereikbaarheidsprofiel	• Uitstekende OV-bereikbaarheid: treinstation Utrecht Centraal met hoogfrequente (inter)nationale verbindingen (intercity- sprinter). Aanvullend intensief netwerk van voor en/of natransport (voetgangers, tram, bus, taxi, fiets). • De bereikbaarheid voor de auto zal in de toekomst opgevangen worden door parkeren op afstand, waarbij een goede voorziening voor de first en last mile. Voetganger, fietser en OV zijn de dominante modaliteiten.
Plancapaciteit	• Circa 246.000 m² bvo kantoorruimte (circa 209.000 m² vvo).
Kwantitatieve behoefte (in m² en in banen)	• Het Stationsgebied heeft een huidig marktaandeel (op basis van verhuisbewegingen) van circa 25% binnen de totale kantorenmarkt in de gemeente Utrecht (bron: Kantorenmonitor provincie Utrecht, 2018). • In 2040 verwachten we, op basis van groei van aantal banen, beoogde plannen en beleidskeuze voor verdichten op knooppuntlocaties (maar ook op basis van eerdere marktverkenningen voor o.a. Den

	Haag, Rotterdam en Amsterdam), een marktaandeel van circa 35 tot 45% voor Stationsgebied, Beurskwartier en Jaarbeurs. • Hieruit volgt een totale vraag naar kantoorruimte van circa 315.000 tot 405.000 m² bvo (circa 268.000 tot 340.000 m² vvo) tot en met 2040. Deze nieuwe kantoormeters bieden ruimte aan circa 14.000 tot 18.000 extra banen in het gebied (uitgaande van een kantoorquotiënt van circa 19 m² vvo). • Het Stationsgebied (inclusief uitbreiding Rabo) beschikt over een nog te realiseren (en geplande) plancapaciteit van circa 246.000 m² bvo kantoorruimte (zie tabel 1 hieronder). Uit de confrontatie van het nog te realiseren en geplande planaanbod met de totale vraag tot en met 2040 volgt een tekort van circa 69.000 tot 159.000 m² bvo tot en met 2040. • Wanneer ook de overige ambities voor ontwikkeling van nieuwe kantoorruimte (nog niet gepland) worden meegenomen in de confrontatie van vraag en aanbod, concluderen we dat er meer dan voldoende meters beschikbaar zijn voor de periode t/m 2040. Uit tabel 2 volgt een totale ambities voor ontwikkeling van kantoorruimte van circa 162.000 tot 237.000 m² bvo. Dit is meer dan voldoende om het beoogd tekort aan gepland programma in te vullen. • Een centrum vraagt om een evenwichtige verdeling van de functies wonen, werken, leisure, cultuur enzovoort. Komende jaren zal blijken bij het maken van de stedenbouwkundige plannen wat precies het laadvermogen van het centrum aan de westkant is voor werken. Dat hierbij de komende tien/twintig jaar de grenzen van de groei in zicht komen is een feit.
Doelgroepen	Naast wonen gaat het om een mix van kantoorruimte, uitgebreide leisurefuncties en verwante (bezoekers) voorzieningen. Functies zijn deels gemixt maar ook duidelijk onderscheid naar hoofdfuncties. *Kantoorgebruikers* • Hoogwaardige kantoorgebruikers, zowel kleinschalig als (middel)groot. Met mogelijkheid voor grotere singletenant eindgebruikers. Zoals hoofdkantoren van zakelijke en financiële dienstverleners, non-profit organisaties en instellingen, eersteklas kantoorgebruikers. • Aansluitend bij huisvestingswensen van marktgroep 'digitale vaardigheden en IT' (incl. Fintech). • Co-working spaces en/of serviced offices (mix van regulier en hoogwaardig segment). • (In)formele werklocaties en professionele ontmoetingslocaties bij aanbieders in Stationsgebied. Ook gericht op professionele zelfstandige en cultuur/creatieve ondernemers. • Creatieve industrie toevoegen (in plinten Jaarbeurshallen). Uit gesprekken met adviseurs Economie van gemeente Utrecht volgt de visie dat ook ruimte moet blijven en worden gerealiseerd voor meer creatieve en kleinschalige doelgroepen. Hierbij wordt gedacht aan start-ups, scale-ups en creatievelingen. Van belang is om in gebied ook betaalbare kantoorruimte te behouden en te ontwikkelen. En zo meer te segmenteren in doelgroepen. Stec Groep onderschrijft dit advies, mits (ook) voldoende ruimte gereserveerd kan worden voor hoogwaardige kantoorgebruikers, zodat in de toenemende vraag naar moderne, hoogwaardige kantoorruimte kan worden voorzien. *Voorzieningen* • Veel ruimte voor mixed use van functies en minder mono-benadering. • Hoogwaardige horeca complementair en onderscheidend aan horeca in binnenstad en als gebiedsactivator, placemakers (bovengemiddelde kwaliteit): dance- en loungeclub, bijzondere horecaconcepten in combinaties met culturele content (theater, muziek, museum) en gericht op avond- en nachtleven, maar ook juicebar, wijnbar, blokbarista, microbrewery met proeflokaal, kwaliteits snelle horeca voor doelgroepenfastfood (Vapiano, sushi, seafood bar). • Grootschalige leisure functies, zoals bioscoop, maar ook theater en music-hal. • Grootschalige congres- en meetingruimte (inclusief ambities Jaarbeurs). • Maatschappelijke functies. • Fitness (met ondersteunende wellness), sportschool in combinatie met andere functies zoals werken, horeca en wonen. • Detailhandel (veelal kleinschalig en passend bij omgeving en niet concurrerend met detailhandel in binnenstad en HC). • Dienstverlenende functies kleinschalig (zoals stomerij, kapsalon, kledingreparatie, et cetera). • Hotels.

Kenmerk	Toelichting
Stedenbouw en architectuur	• Hoge eisen aan beeldkwaliteit: hoogwaardige architectuur. Markante blikvangers die het gebied smoel en hoogstedelijke allure geven, statement maken. • Hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte qua materialisering (natuursteen), straatmeubilair en maatvoering. Ook aandacht voor tactiele materialengebruik en groen. Liefst een (lichte) overmaat, zodat veranderingen in de toekomst opgevangen worden (bijvoorbeeld uitbreiding café met terras) met pleinen, waterpartijen, kunst en goede afwerking. Ook gedurende het ontwikkelingsproces: denk aan pocket parks en jigsaw parks op plekken die tijdelijk braak liggen en in verkaveling lucht en ruimte geven. • Plinten moeten actief, aantrekkelijk en flexibel te gebruiken zijn: qua maat en schaal afgestemd op multifunctioneel gebruik (detailhandel, maatschappelijk, horeca) en bestand zijn tegen veranderingen in toekomstig gebruik, hoge verdiepingshoogte hebben. Van belang is dat er afwisseling is in schalen: groot (grand café) naast klein(wijnbar). Kritisch op gebruik van(horeca in) openbare ruimte. Bezoekersstromen en niet commerciële verblijfsruimtes moeten veel ruimte krijgen en behouden. • Gebouwen moeten hoge attractiewaarde hebben en uniek zijn: gebouwen die zich openen naar de straat hoge transparantie: open gevel, veel glas, laat zien wat binnen gebeurt (relatie met werkvloer)en vergroot interactie buiten-binnen. • Variërende korrelgrootte, passend bij maat en schaal van het gebied: hoogstedelijk multimodaal knooppunt: Kantoorvloeren met minimale omvang van 2.000 m^2 en groter. Oftewel, geen ranke kantoorgebouwen met relatief kleine vloeren. Daarnaast kleine(re) kavels voor andere functies, zoals wonen. • Sterkere menging van functies op blokniveau (ook mix in werklocaties en gebruikers). Mogelijkheden benutten voor urban sandwiches: mix-use op gebouwniveau, verder dan alleen de commerciële plint. Dus ook combinaties van kantoorruime en woningen in één gebouw. Of grondgebonden woningen op 2e maaiveld bovenop ander programma. • Van belang is dat gebied niet gedomineerd wordt door de auto. Denk aan grofmazig raamwerk voor autoverkeer, met daarbinnen fijnmaziger en autoluw verblijfsgebied voor voetgangers (walkability) en fietsers. Zo ontstaat een levendig straatbeeld, met hoge verblijfswaarde.
Handelingsperspectief (beoogde opgave)	• Groeigebied. • Sterk verdichten, meer ruimte voor kantoren in gebied reserveren (nu tekort aan planaanbod), bij voorkeur op loopafstand van station (tot circa 5 minuten lopen). • Herontwikkeling en transformatie van bestaand vastgoed. • Mengen van functies en ruimte voor doorontwikkeling van leisure en horeca. • Inzetten op mix van hoogwaardige en betaalbare kantoor/werkruimte in gebied. Plus verkennen welk instrumentarium hiervoor meest geschikt is. Uit gesprekken met adviseurs Economie van de gemeente Utrecht volgt de visie om niet alleen de meest hoogwaardige kantoorgebruikers zo dicht mogelijk bij het station te vestigen. Een van de argumenten hiervoor is dat alleen inzetten op meest hoogwaardige kantoorgebruikers (en daarmee kantoren in hoogste prijssegment) een saai en eentonig beeld geeft. Het is juist interessant om vanaf de eerste meters buiten het station in aanraking te komen met creatieven, innovatieve startups en maatschappelijk gedreven initiatieven. Achterliggend idee hierbij is dat het centrumgebied daar ook weer aantrekkelijker van wordt voor zakelijke gebruikers.

Tabel 1: Nog te realiseren & geplande kantoorruimte binnen huidige programma

Locatie	Beoogde plancapaciteit (m² bvo)
Jaarbeurspleingebouw	44.200
Reservering De Knoop 3	14.000
Reservering De Knoop 2	40.000
Westflank Zuid	20.000
Smakkelaarsveld (Lingotto)	3.346
Wonderwoods	15.552
Totaal Stationsgebied	**137.098**
Lombokplein	3.900
Beurskwartier	50.000
Totaal Beurskwartier-Lombokplein	**53.900**
Rabobank uitbreiding[1]	55.000
Totaal	**245.998**

Bron: gemeente Utrecht, 2020

Tabel 2: Overige ambities voor ontwikkeling kantoorruimte, niet gepland binnen huidige programma Stationsgebied

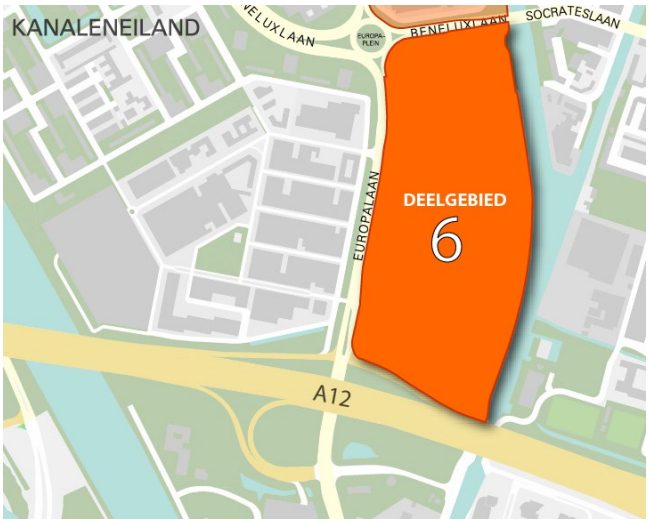
Locatie	Beoogde plancapaciteit (m² bvo)
Jaarbeursgebied	40.000-95.000
Beatrixgebouw	30.000
Gildenkwartier	5.000
Smakkelaarsburcht	10.000-30.000
Extra claim RVB	50.000
Cat Singel Timeless	1.220
Hudson Bay	9.400
Hojel	16.865
Totaal	**162.485 - 237.485**

Bron: gemeente Utrecht, 2020

[1] Buiten plangrens van Stationsgebied

1.2 Merwedekanaalzone, deelgebied 6





Kenmerk	Toelichting
Streefbeeld	• De ontwerp Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (MWKZ), deel 2 (dd 17 december 2019) zegt over werkfuncties het volgende: "Het kerndoel levendige wijk realiseren we in de Merwedekanaalzone door in de directe woonomgeving een mix van voorzieningen aan te bieden en in te zetten op behoud en daar waar mogelijk uitbreiding van de werkgelegenheid aansluitend bij de snelle groei van de beroepsbevolking in Utrecht." "Een toereikend aanbod van voorzieningen op loop- en fietsafstand is noodzakelijk voor het slagen van de mobiliteitsstrategie en de ambitie om hier een autoluwe wijk te realiseren". • Deelgebied 4 en 5 kenmerken zich door woningbouw met een passende mix van (maatschappelijke) voorzieningen, creatieve bedrijven en (kleinschalige) bedrijfsruimte en kantoorruimte van variërend metrage (in verzamelgebouwen, in geschakelde units of in de plint). • Om werkgelegenheid in het gebied te behouden is de ambitie van de gemeente om de bestaande kantoorruimte in deelgebied 4 en 5 te verplaatsen naar toepasselijke (belaste) locaties in deelgebied 6, zoals de zones langs de zuidelijke Europalaan of de A12. Dit 'slepen' van kantoor m^2 is mogelijk na akkoord van de provincie. • Deelgebied 6 wordt daarmee een gemengd gebied, waarin de voorraad aan kantoorruimte voor een deel verder zal toenemen, met daarnaast ruimte voor verdichting en toevoegen van woonprogramma en bijbehorende voorzieningen om te komen tot een gezonde stedelijke mix. Momenteel zijn in dit deelgebied ook nog enkele bedrijfspanden gevestigd. Het gewenst toekomstbeeld voor 2040 bestaat uit een moderne voorraad aan kantoorruimte in combinatie met wonen en voorzieningen (dit betekent in praktijk dat enkele van de huidige kantoor/bedrijfsgebouwen ook herontwikkeld en/of gesloopt moeten worden). De kantorenvoorraad wordt geconcentreerd aan de randen van dit deelgebied, zodat daarachter richting het kanaal een geluidluw gebied ontstaat, geschikt om te wonen. • Daarmee vormt deelgebied 6 een 'logisch' overloopgebied van deelgebied 4 en 5, waar het verschil zit in de verhouding wonen-werken, en vormt deelgebied 6 de verbinding naar de toekomstige herontwikkeling van de A12-zone. Naast kantoorruimte, past in dit gebied ook bedrijfsruimte, in een vergelijkbare variant als in deelgebied 4 en 5. • Let op: Het toekomstige eindbeeld van deelgebied 6 is nog niet helder en sterk afhankelijk van keuzes op gebied van mobiliteit.
Bereikbaarheidsprofiel	• Essentieel voor de ontwikkeling van het gebied inclusief de bedachte toevoeging van kantoormeters (vervangingsmeters uit deelgebied 4 en 5) is dat de OV bereikbaarheid sterk wordt verbeterd. Dit gebied staat in het Toekomstbeeld OV Midden Nederland als knooppunt weergegeven. De OV knoop zelf is ter hoogte van P+R Westraven bedacht of nog iets zuidelijker. De exacte ontsluiting van DG6 vanuit deze knoop moet nog worden uitgewerkt. Dat moet een verbinding zijn die sneller en hoogwaardiger is dan de huidige tramverbinding (in lijn met 'wiel met spaken'). Zonder verbetering van de OV verbinding heeft deze locatie, zoals momenteel, een sterk snelwegprofiel. Juist snelweglocaties zonder uitstekende OV verbinding verliezen sterk aan marktaandeel en zijn weinig 2040-proof verwachten we.

	• Deze locatie kenmerkt zich door ligging nabij de snelweg en de nabijheid van P+R Westraven. De autobereikbaarheid is uitstekend en is van belang voor markttechnische aantrekkelijkheid van locatie voor kantoorgebruikers. Bij hogere dichtheden in het gebied, moet mogelijkheid voor parkeren (nu nog ruim op eigen kavel) slim worden opgelost. Het nabijgelegen P+R biedt hiervoor een mogelijkheid. Een mobiliteitshub dichter bij de locatie kan ook een goede oplossing zijn. • Een belangrijk aandachtspunt voor de toekomst van dit gebied is het beperken of in ieder geval neutraal houden van automobiliteit. Een nieuw mobiliteitsconcept, conform de ambities uit de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, vormt daarom een essentieel onderdeel van het streefbeeld voor de toekomst. Voor de huidige en toekomstige bereikbaarheid van het gebied dient in alle gevallen te worden aangetoond dat de autodruk toelaatbaar is, nog los van wanneer de aanpassingen op gebied van OV en parkeren gerealiseerd zijn.
Plancapaciteit / programma:	• Ontwerp Omgevingsvisie deel 2: Het streven is om van de Merwedekanaalzone een levendige gemixte stadswijk te maken, waar naast wonen en werken ruimte is voor groen en voorzieningen. Voor deelgebied 5 betekent dit circa 15% van de bebouwing (in m² bvo) niet-wonen. Voor de deelgebieden 4 en 6 is dit minimaal 7 en respectievelijk 17%. • Let op: voor deelgebied 6 zijn onderstaande cijfers afhankelijk van het toekomstige programma. Deze cijfers zijn indicatief en richtinggevend. *Kantoorruimte* • De gemeente Utrecht wil voor het behoud van werkgelegenheid de ruimte hebben om vierkante meters kantoorruimte binnen het plangebied te kunnen verplaatsen. Kantoorruimte is in de visie van de gemeente met name gewenst langs de zuidelijke Europalaan en de A12, waar de kantoren tevens dienst kunnen doen als geluidsscherm voor het achterliggende woongebied. De gemeente Utrecht streeft daarom naar behoud en de realisatie van vervangende kantoorruimte langs de hierboven genoemde wegen. • In totaal gaat het hierbij om een indicatief programma van circa 176.800 m² bvo kantoorruimte in heel de MWKZ. In deelgebied 6 is circa 155.800 m² bvo opgenomen. *Detailhandel* • Er wordt in deelgebied 6 maximaal circa 1.650 m² bvo gerealiseerd voor detailhandel, vooral in de dagelijkse goederen (circa 1.250 m² bvo), uitgaande van het totale geambieerde programma van 10.000 woningen (indicatief). *Kleine en grote bedrijfs- en kantoorunits (waaronder ook verzamelgebouwen en plinten)* • Ontwerp omgevingsvisie deel 2 d.d. 17 dec 2019: Er wordt minimaal 10.450 m² bvo aan structurele huisvesting gerealiseerd voor creatieve functies. Bestaande creatieve bedrijven worden waar mogelijk gehandhaafd. Er wordt minimaal 30.000 m² bvo aan structurele huisvesting voor commerciële werkruimtes, niet zijnde kantoren, gerealiseerd. Reeds bestaande bedrijven worden, voor zover dit past binnen het mobiliteitsconcept, zo goed mogelijk gefaciliteerd. Het gaat om een mix van kleine ruimtes in bedrijvenverzamelgebouwen en plinten (accent op circa 20-500 m²) en (grotere) kantoor en bedrijfsunits (500- 1.500 m²) langs de Europalaan. • Flexibiliteit in grootte van de bedrijfsruimtes en huren is gewenst om goed in te kunnen spelen op de vraag vanuit het gebied zelf of van daarbuiten. Bedrijfsruimten moeten flexibel zijn in te delen (naar behoefte te vergroten of te verkleinen). • In deelgebied 6 wordt uitgegaan van een programma van 4.000 m² kleine bedrijfsruimte en 5.000 m² voor grotere bedrijfsruimte.
Kwantitatieve behoefte (in m² en in banen)	*Kantoorruimte* • Voorraad kantoorruimte behouden, inzetten op vervangingsmeters in deelgebied 6. Voorkeur voor deelgebied 6 om ook meer mix met wonen en voorzieningen te maken. Geen monofunctioneel gebied met veel parkeren, zoals nu. Maar sfeer en uitstraling van deelgebied 5 doortrekken, maar dan in omgeving met meer economie (zie streefbeeld). • Met een voorraad van circa 155.800 m² in deelgebied 6 heeft de locatie een aandeel van circa 5% binnen de totale kantorenvoorraad in de stad. Het marktaandeel van de locatie op basis van verhuisbewegingen (periode 2008-2017) bedraagt circa 5 tot 10%. Dit marktaandeel hanteren we als uitgangspunt voor de aanvullende, extra vraag naar kantoorruimte in dit deelgebied. Daarmee komt de totale aanvullende uitbreidingsvraag tot 2040 uit op circa 45.000 tot 90.000 m² bvo. Dit is exclusief en aanvullend op de verplaatsing van kantoormeters vanuit deelgebied 4 en 5.

	• Wanneer naast de bestaande voorraad in deelgebied 6, ook de extra uitbreidingsvraag voor deze locatie wordt gerealiseerd, betekent dit (naast de banen als gevolg van verplaatsing van kantoorruimte naar deelgebied 6) een extra aantal banen van circa 2.000 tot 4.000 (uitgaande van een kantoorquotiënt van circa 19 tot 21 m^2 vvo per werkzame persoon). • Van belang is om de samenhang met andere knooppuntlocaties, zoals Leidsche Rijn Centrum, maar in de toekomst (bij realisatie van 'wiel met spaken') ook Papendorp goed te monitoren. LRC heeft in de basis een meer aantrekkelijk profiel, door ligging nabij voorzieningen en vooral ook station. Houd in de fasering van de locaties hier goed rekening mee. Anders ongewenste concurrentie tussen locaties in de stad. • Een tekort aan ruimte voor kantoren dreigt voor deelgebied 6, wanneer naast de vervangingsmeters uit deelgebied 4 en 5, ook uitbreidingsvraag voor kantoorruimte moet worden gerealiseerd. Wanneer in deelgebied 6, als gevolg van ruimtedruk, onvoldoende mogelijkheden hiervoor zijn, is realisatie van kantoorruimte in de directe nabijheid (nabij knooppunt/tramhalte) markttechnisch meest aantrekkelijk. Mogelijk kan ook een deel van de meubelboulevard hiervoor worden gebruikt (gebied langs Europalaan lijkt gezien ligging dan meest aantrekkelijk). *Bedrijfsruimte* • Tot 2040 is er in de stad Utrecht behoefte aan toevoeging van circa 44.000 m^2 extra bedrijfsruimte buiten de formele werklocaties. In de MWKZ wordt een voormalig bedrijventerrein getransformeerd naar een woon, werk en verblijfgebied. Daarmee gaat er per saldo ook bedrijfsruimte verloren. In deelgebied 6 is momenteel meer bedrijfsruimte gevestigd, dan dat er is gepland. Dit maakt dat de beoogde ontwikkelmeters voor bedrijfsruimte in het programma voor deelgebied 6 (opgenomen in de ontwerp Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (MWKZ),deel 2), maar ook voor de MWKZ als geheel, zeer gewenst zijn. Het beoogd programma in deelgebied 6 voor bedrijfsruimte is goed voor circa 100 tot 200 banen, zo verwachten we op basis een gemiddeld terreinquotiënt van 58 m^2 per werkzame persoon (voor bedrijfsruimte op informele werklocaties). • Let op: in alle gevallen geldt dat de optimale mix voor dit deelgebied (en de bredere A12-zone) nog moet worden onderzocht en de monitoring van de mobiliteitsaspecten van doorslaggevend belang is voor wat er wanneer mogelijk is.
Doelgroepen	*Kantoren* • Co-working spaces en/of serviced offices (in midden segment), inclusief vergaderlocatie. • Startende ondernemers, ZZP'ers, doorstarters (start-ups, scale-ups). • Focus op kleine en middelgrote kantoorgebruikers, die passen in een multitenant omgeving, maar ook meer extern gericht zijn (dit is gunstig voor gebruik van gebied). • Een enkele grote kantoorgebruiker, die past binnen een mix-use of multi-tenant omgeving. • Doelgroepen meer zakelijke dienstverlening/consultancy, ICT, partijen met voorkeur voor zowel OV als autobereikbaarheid. *Bedrijfsruimte* • Kleinschalige bedrijfsruimtegebruikers in reparatie, bouw en onderhoud, maakindustrie/productie (aansluitend bij circulaire economie: maak, herstel/reparatie, bouw) en creatieve bedrijvigheid, zonder autoaantrekkende werking en passend bij een woonomgeving. • Geen laagwaardige bedrijfsruimte: autoherstel, autoverkoop, bandenopslag et cetera. • Ook combinatie met voorzieningen (beperkt volume voor bewoners van het gebied) mogelijk, afhankelijk van precieze aantal woningen.
Stedenbouw en architectuur	• Sfeer en uitstraling van deelgebied 4 en 5 van MWKZ doortrekken, maar dan in een omgeving met meer economie. Benutten van ligging aan water voor sfeer en leefbaarheid, o.a. door inrichting van het Merwedepark / Rondje Stadseiland aan kanaalzijde met daarnaast ruimte voor wonen en een bufferwand van kantoren langs de zuidelijke Europalaan. • Bovengemiddelde eisen aan hoogwaardigheid en architectuur, stedenbouwkundige invulling leent zich voor grootschalige programma's met een hoge intensiteit (in lijn met de omgevingsvisie MWKZ en naar aansluitend bij de zuidkant van deelgebied 6 met modern hotel en nieuwbouw casino). • Beloopbaarheid tussen deelgebieden van MWKZ moet goed zijn, met name ook tussen deelgebied 5 en 6, zodat ook samenhangend gebied wordt. • Optimaal gebruik maken van kanaal in deelgebied 6. Nu is Zeehavenkade een autoweg en fietspad, maar in de Omgevingsvisie MWKZ wordt deze autovrij, zodat deze veel meer kan worden benut als gebied voor verblijven en wonen, met kantoren als buffer er voor, die gericht zijn op Europalaan. Zo wordt gebied ook aantrekkelijk voor verblijven en wonen.

Handelingsperspectief (beoogde opgave)	• Ontwikkelingen moet in lijn zijn met de kaders uit de Omgevingsvisie MWKZ, zoals die zijn opgesteld voor de deelgebieden 4, 5 en 6. • Groeigebied (naast gedeeltelijke vervanging van kantoorruimte uit deelgebied 4 en 5, ook ruimte voor (aanvullende) uitbreidingsvraag faciliteren t/m 2040). • Sterk verdichten (door hogere bouwhoogtes, meer intensief benutten van bouwkavels, benutten van ruimte voor parkeren op eigen terrein). • Herontwikkeling en transformatie van bestaand vastgoed. • Mengen van functies (wonen, werken en verblijven). • Goede OV-bereikbaarheid (realisatie van 'wiel met spaken') is randvoorwaardelijk voor toekomstpotentie van gebied). Zo transformeert het gebied van een snelweglocatie naar een knooppuntlocatie met goede auto én OV-bereikbaarheid. De huidige tramverbinding is niet voldoende.

1.3 Papendorp



Kenmerk	Toelichting
Streefbeeld	• Van een monofunctionele kantoorlocatie met voor kantoorgebruikers een matige OV-bereikbaarheid (per bus) naar een woon-werk omgeving met een mix van kantoren, kleinschalige bedrijfsruimte, wonen (incl wooneconomie) en voorzieningen (passend bij aantal inwoners/werknemers) met goede OV-bereikbaarheid (per HOV-lijn, tram naar Utrecht Centraal en LRC, in lijn met 'wiel met spaken')).
Bereikbaarheidsprofiel	• De OV bereikbaarheid van Papendorp moet verbeteren. Dit gebied staat in het toekomstbeeld ('wiel met spaken') als OV knooppunt weergegeven (inclusief mobiliteitshub). Dat moet een verbinding zijn die sneller en hoogwaardiger is dan de huidige tramverbinding (van Utrecht Centraal naar Nieuwegein/IJsselstein). Zonder verbetering van de OV verbinding heeft deze locatie een sterk snelwegprofiel. Snelweglocaties zonder goede OV verbinding verliezen sterk aan marktaandeel op de kantorenmarkt. • Deze locatie kenmerkt zich door ligging nabij de snelweg. De autobereikbaarheid is uitstekend. Dit is een plus van de locatie.
Plancapaciteit	• Kantoorruimte: 138.000 m² bvo. • Woningen (Groenewoud). • Hotel en retail/horeca invulling op Taatsenplein.
Kwantitatieve behoefte (in m² en in banen)	*Kantoorruimte* • Papendorp is momenteel per bus bereikbaar. Met de komst van een tramverbinding met Utrecht CS neemt OV-bereikbaarheid sterk toe ('wiel met spaken'). Daarmee heeft Papendorp niet de gebiedskwaliteiten van een locatie zoals het Stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum. Sterk aan Papendorp is dat er een flinke voorraad aan moderne kantoren staat, met relatief beperkte leegstand op een locatie die ruim opgezet en groen is. • In 2040 verwachten we, op basis van groei van aantal banen, beoogde plannen en beleidskeuze voor verdichten op knooppuntlocaties (maar ook op basis van eerdere marktverkenningen voor o.a. Den Haag, Rotterdam en Amsterdam), een marktaandeel van circa 5 tot 10% voor Papendorp (voor de totale vraag tot 2040). Momenteel heeft Papendorp binnen totale voorraad en kantoorbanen in de gemeente een marktaandeel van circa 10%. • Hieruit volgt een totale vraag naar extra kantoorruimte van circa 45.000 tot 90.000 m² bvo tot en met 2040. Deze nieuwe kantoormeters bieden ruimte aan circa 2.000 tot 4.000 extra banen in het gebied (uitgaande van een kantoorquotiënt van circa 19 tot 21 m² vvo per werkzame persoon). • Uit de confrontatie van planaanbod met de vraag volgt een overaanbod van circa 48.000 tot 93.000 m² bvo tot en met 2040. Dit betekent dat een deel van de plancapaciteit op de locatie anders kan worden ingevuld (bijvoorbeeld met wonen). Uit gesprekken met adviseurs Economie van gemeente Utrecht volgt dat voorkeur is om programma voor kantoorruimte (plancapaciteit) op Papendorp past uit te wisselen (en/of te schrappen) voor andere functie (waaronder wonen), wanneer voldoende programma voor kantoorruimte in de stad op

	knooppuntlocaties beschikbaar is. Advies van Stec Groep is om alleen de vraag naar extra kantoorruimte op de locatie te realiseren (maximaal 90.000 m^2 bvo). *Bedrijfsruimte* • Tot 2040 is er in de stad Utrecht behoefte aan toevoeging van circa 44.000 m2 extra bedrijfsruimte buiten de formele werklocaties. Een van de locaties waar kleinschalige bedrijfsruimte (in verzamelgebouwen, geschakeld of in de plint) goed past is ook Papendorp. Afhankelijk van het totale woningbouwprogramma adviseren we maximaal circa 5% van het totale programma ook in te richten voor bedrijfsruimte. Ook woon-werkeenheden passen hierbij overigens. *Voorzieningen* • Zet in op beperkt aandeel maatschappelijke en commerciele voorzieningen. Geen grote winkels voor dagelijks / niet-dagelijks, gezien ligging nabij winkelcentrum Kanaleneiland.
Doelgroepen	• Kantoorgebruikers actief in handel en industrie, zakelijke en ICT dienstverlening en overheid/non-profit. Dit kunnen zowel single tenant als multitenant gebruikers zijn. Voordeel: Papendorp beschikt over voldoende ruimte voor singletenant invulling. • Invulling met kleinschalige business-to-businessbedrijven (gemengd met woningbouw, zie hierboven), zoals schoonmaakbedrijven, loodgieters, reparatiebedrijven en handelsondernemingen. Maar ook creatieve bedrijven en kleinschalige zakelijke dienstverleners, et cetera. Als het gaat om de levensfase van het bedrijf, zijn de kleinschalige bedrijfsruimte en/of verzamelgebouwen vooral geschikt voor startende en doorstartende bedrijven. • Werken vanuit de woning (veelal ZZP'ers in woningen in gebied).
Stedenbouw en architectuur	• Juist ook voor Papendorp-Zuid (huidige kantoorgebied) inzetten op mix van wonen en werken. Waarbij de werkfunctie leidend is (ook verhoudingsgewijs in programma). Appartementen met een commerciële plint (die ook als kantoor / flexplek kan worden ingevuld), maar ook plint met bedrijfsruimte past binnen gebied. Zo ontstaan een meer divers woon-werkgebied. • Belangrijk om stedenbouwkundige samenhang te creëren met Groenewoud, gebied dat vooral gericht is op wonen. In deze woonwijk ook ruimte houden voor kleinschalige bedrijfsruimte. • Huidige groene structuur van Papendorp zoveel mogelijk behouden, waar mogelijk.
Handelingsperspectief (beoogde opgave)	• Groeigebied. • Aanpassen van bestaand programma: schrappen van kantoormeters. • Mengen van functies: wonen en werken, met name op kavels die nog beschikbaar zijn (noorden van Orteliuslaan). • Goede OV-bereikbaarheid (realisatie van 'wiel met spaken') esssentiel voor toekomstpotentie van gebied). Zo wordt gebied van snelweglocatie een knooppuntlocatie met goede auto én OV-bereikbaarheid.

1.4 Strijkviertel



Kenmerk	Toelichting
Streefbeeld	• Strijkviertel is bedoeld voor bedrijven met een regio- of stadsverzorgend karakter. Strijkviertel is voorlopig het laatst beschikbare bedrijventerrein in de stad Utrecht. Om zoveel mogelijk bij te dragen bij te dragen aan de structurele werkgelegenheidsopgave in Utrecht, komen er op Strijkviertel arbeidsintensieve bedrijven met accent op banen op MBO-niveau. • Ambitie is dat Strijkviertel pionier wordt voor Gezond Stedelijk Leven: een circulair bedrijventerrein, met remontabele panden, collectieve voorzieningen en circulaire openbare ruimte waar buurtbewoners kunnen wandelen, sporten en recreëren. • Hiermee sluit de locatie goed aan bij markgroepen van de gemeente.
Bereikbaarheidsprofiel	• Uitstekend per auto, maar ook per openbaar vervoer. Vooral bij aansluiting van terrein op (snel) tram in lijn met ambitie 'Wiel met spaken'.
Plancapaciteit	• 19 hectare netto.
Kwantitatieve behoefte (in m^2 en in banen)	• De totale vraag naar bedrijventerreinen in de regio U16 bedraagt, op basis van de beleidsneutrale prognose (scenario 1), tot en met 2040 circa 302 hectare, inclusief vervangingsvraag. Op basis van het huidig aandeel banen op bedrijventerreinen en de sterke groei van de werkgelegenheid, heeft de stad Utrecht een indicatief marktaandeel van iets meer dan 35% binnen de totale uitbreidingsvraag. Daaruit volgt een uitbreidingsvraag van circa 103 hectare tot en met 2030, exclusief 13 hectare vervangingsvraag. Inclusief vervangingsvraag bedraagt de indicatieve totale vraag circa 116 hectare tot en met 2040. Het totale uitgeefbare aanbod van bedrijventerreinen in de stad Utrecht bedraagt circa 22,7 hectare netto (bron: IBIS, 2019). Hieruit volgt een aanvullende behoefte van circa 93,3 hectare netto. We concluderen dat er voldoende behoefte is aan uitbreiding van bedrijventerrein. • De behoefte aan bedrijventerrein komt vooral ook uit reguliere (meer traditionele) sectoren, zoals de bouw, handel en reparatie, industrie (incl. maakindustrie), zakelijke dienstverlening en logistiek en groothandel. Gezien het profiel en omvang van Strijkviertel passen doelgroepen voor de stad, zoals stadsdistributie (last mile), maakindustrie (incl. smart industry), bouw en energiebedrijven goed op het terrein. Dit type doelgroepen passen ook binnen een circulaire ontwikkeling en zijn deels ook goed te combineren middels meervoudig ruimtegebruik. Strengere vestigingseisen zoals circulair bouwen en meervoudig ruimtegebruik betekent ook hogere bouwkosten en meer hoogwaardige bebouwing. Reken er op dat dit ook impact heeft op de vraag. De hoogwaardige vraag (op basis van verschijningsvorm) in de stad Utrecht schatten we (op basis van bureauexpertise) in op circa 15 tot 20% van de totale vraag. Naar de toekomst toe zal dit aandeel, mede als gevolg van intensivering, hoger worden.
Doelgroepen	Beoogde doelgroepen voor Strijkviertel: • Arbeidsintensieve bedrijven met een accent op banen op MBO-niveau • (Duurzame) bouw en energiebedrijven • Te verplaatsen bedrijven uit Utrecht, passend in context • Kleinschalige lokale en emissieloze stadsdistributie • Laboratoria en high tech • Kleinschalige leisure • Creatieve bedrijvigheid • Innovatieve start ups / scale ups

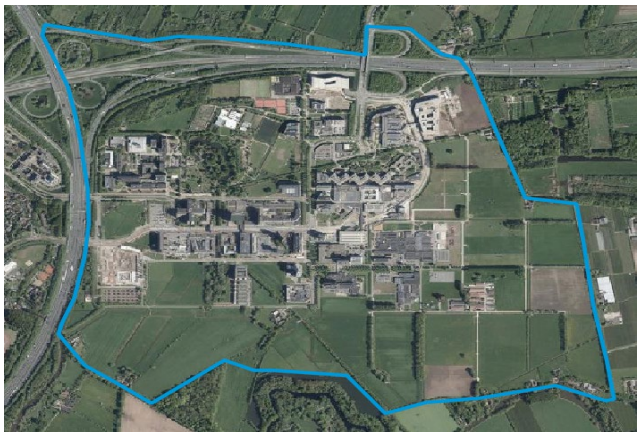
	• Duurzame bouw en energie past op Strijkviertel en is ook doelgroep waar vraag naar is, zo blijkt ook uit onze analyses. Bovendien sluit deze doelgroep goed aan bij marktgroepen van de stad en regio. • Energie is ook te koppelen aan panden natuurlijk (door bijvoorbeeld uitwisselen van grondstoffen of warmte, maar ook zonnepanelen op daken). • Arbeidsintensieve bedrijvigheid moet uitgangspunt zijn voor alle nieuwe en bestaande bedrijventerreinen in de regio. We adviseren om te sturen op efficiënt verkavelen, maximale bouwhoogte, hoge bebouwingspercentage (floor space index > 1), oplossingen voor parkeren onder of bovenop het pand en optimaliseren van bruto-netto verhouding op terrein. Zet daarom in op het collectief maken van functies, zoals groen en parkeren. Het hanteren van een regionaal uitgifteprotocol helpt om te komen tot zorgvuldig ruimtegebruik. • Strijkviertel moet, als nieuw uit te geven bedrijventerrein, vooral gericht zijn op bedrijven die niet passen in de wijk en/of niet kunnen mengen. Dat maakt dat functies als kleinschalige leisure (of het moet gaan om functies die de aantrekkelijkheid voor werknemers versterken, zoals fitness etc), maar ook ruimte voor innovatie/startups niet per se bij deze locatie aansluiten. Met name voor startups lijkt bestaande bedrijfsruimte prijstechnisch vaak ook meer interessant, of er moet een bedrijfsverzamelgebouw voor deze doelgroep ontwikkeld worden. Voor te verplaatsen bedrijven uit Utrecht moet vooral ook gelden dat de bestaande bedrijfsruimte die zij achter laten, niet intensiever kan worden benut en/of dat zij niet passen binnen woonbebouwing en/of op informele locaties. • Gezien het tekort aan bedrijventerrein voor zowel lokaal MKB, maar ook voor grotere bedrijven past het profiel voor circulair bouwen goed, maar lijken doelgroepen als laboratoria, high tech en innovatie te sterk hoogwaardig. Dit lijken bovendien activiteiten die vooral sterk tot hun recht komen bij clustering en/of op een thematische locatie. Hierbij denken we bijvoorbeeld aan de Brainport Innovatie Campus in Eindhoven, dat ook een mooi voorbeeld is van stapelen en mengen op gebouwniveau. • Lokaal en relatief kleinschalige stadsdistributie. Daarbij wordt het accent gelegd op duurzaam vervoer de stad in. Andere grootschalige vormen van stadsdistributie passen niet binnen de doelgroep van Strijkviertel.
Stedenbouw en architectuur (en overige aanbevelingen)	• Marktpartijen willen rendement maken op hun investering. Reken zo concreet mogelijk voor welke investeringen kunnen worden terugverdiend en binnen welke tijd. Investeringen in circulaire oplossingen moeten binnen een bepaalde termijn zijn terugverdiend, maar bij nieuwe technologieën is dat vaak lastig en/of zijn risico's nog moeilijk in te schatten. Reik marktpartijen kant-en-klare voorbeelden van businesscases aan. • Maak gebruik van het stapelen van functies om op Strijkviertel een hogere dichtheid te kunnen behalen. • Blijf niet te lang hangen in visies en programma's, maar ga snel aan de slag met een concreet businessplan voor uw bedrijventerrein. Daarmee houdt u energie in uw opgave. Zorg dat u snel eerste successen met elkaar boekt en deze actief deelt. Zo ontstaat vertrouwen in de circulaire mogelijkheden op een bedrijventerrein en dit wakkert initiatieven bij andere bedrijven aan. • Samenwerking staat aan de basis van iedere ontwikkeling van circulaire economie op uw bedrijventerrein. Een actieve ondernemersvereniging, parkmanagement of BIZ zijn daarom cruciaal en een basisvoorwaarde.
Handelingsperspectief (beoogde opgave)	• Verdichten en intensiveren: focus op hoge dichtheid en intensief ruimtegebruik (hoge FSI) mede door stapelen van functies en delen va voorzieningen. • Opzetten van BIZ of GebiedsVVE of andere vorm voor hoge organisatiegraad. • Vernieuwende uitgiftestrategie opzetten om kansen voor intensief ruimtegebruik en voor verduurzaming/circulair bouwen te benutten.

1.5 Oudenrijn



Kenmerk	Toelichting
Streefbeeld	• Als bedrijventerrein behouden met beperkt ruimte voor kantoren.
Bereikbaarheidsprofiel	• Uitstekend per auto, maar ook per bus bereikbaar. Verbeteren van verbinding per openbaar vervoer is op termijn van belang (in lijn met 'wiel met spaken'), mede om woon-werkverkeer per auto af te remmen.
Plancapaciteit	• 3,4 hectare netto uitgeefbaar
Kwantitatieve behoefte (in m^2 en in banen)	• Meervoudig ruimtegebruik voor Oudenrijn/Rijnzathe lijkt financieel dan ook meest aantrekkelijk. Gestapelde bebouwing met hoge dichtheden passen ook goed bij deze locatie. • Oudenrijn heeft een floor/space index van 62%. Hier lijkt nog winst te behalen. Met name in bouwhoogte en bebouwingspercentage kan op kavelniveau ruimtewinst behaald worden. De netto-brutoverhouding van het terrein is bovengemiddeld, dit vertaalt zich ook in laag aandeel groen. • Het noordoostelijk deel van het terrein bestaat gedeeltelijk uit panden uit de jaren 70. Het herontwikkelen van dit deelgebied verdient eerste prioriteit en wordt al (deels) opgepakt door private partijen. • Leegstand van kantoorruimte op Oudenrijn is bovengemiddeld hoog (bron: Cushman&Wakefield, Q3). Kwaliteit van kantoorpanden op deze locatie is nog redelijk tot goed. Op termijn is Oudenrijn voor kantoorruimte niet een toekomstbestendige locatie. Kantoren op bedrijventerreinen zijn gemiddeld een ongunstige product-markt combinatie. Het op termijn onttrekken van de kantorenvoorraad is niet onlogisch. Herbestemmen naar bedrijfsruimte past dan zowel bij de behoefte (tekort een bedrijfsruimte in de regio en stad) en sluit bovendien ook goed aan bij het bestaande bedrijventerrein als bij toekomstige invulling van Strijkviertel.
Doelgroepen	• Reguliere bedrijfsruimtegebruikers.
Stedenbouw en architectuur	• Meervoudig ruimtegebruik: sturen op efficiënt verkavelen (al is bruto-netto verhouding al hoog, dit gaat dan vooral op kavelniveau), bouwhoogte, bebouwingspercentage en oplossingen voor parkeren onder of bovenop het pand.
Handelingsperspectief (beoogde opgave)	• Verdichten en intensiveren, bestaande ruimte zo optimaal mogelijk benutten. Bijvoorbeeld door meer gebruik te maken van bouwhoogte. • Herontwikkeling (voornamelijk van kantoren) op termijn.

1.6 Utrecht Science Park



Kenmerk	Toelichting
Streefbeeld	• Het Utrecht Science Park is in de eerste plaats een plek om te leren, te werken, te zorgen en te verblijven. Daarbij is er een grote vraag naar woonruimte voor (internationale) studenten, expats en voor werknemers verbonden aan het Utrecht Science Park. • De afgelopen jaren is de leefbaarheid van het Utrecht Science Park weliswaar verbeterd, maar in de huidige situatie ontbeert het Utrecht Science Park een attractief en levendig centrum. In de avond is het er stil en valt er weinig te beleven. Er is een paar winkels en horecagelegenheden, maar die zorgen maar beperkt voor het nodige leven in de brouwerij. • Vernieuwing van het Utrecht Science Park is essentieel voor het succes van het hele gebied. Transformatie moet zorgen voor een blijvend aantrekkelijk (internationaal) vestigingsmilieu en kennispark met voldoende ontwikkelruimte voor bedrijvigheid. De (her)ontwikkelopgave van gebouwen is een sleutel voor de herschikking in het gebied. Het maakt het mogelijk om in het ene gebied ruimte voor sport en landschap te maken (weidsheid) en in een ander gebied voor programma (wijdheid). Om invulling te geven aan de gedachte van Healthy Urban Living en een vitale omgeving zijn voor de diverse gebiedsthema's de volgende ambities geformuleerd • Ruimte voor onderwijs, onderzoek, zorg en valorisatie • Utrecht Science Park is zichtbaar duurzaam • Groen als verbindend element • Een goed bereikbaar en autoluw Utrecht Science Park • Dynamisch centrum met mix van functies • Science park gerelateerd wonen en voorzieningen • Sportieve omgeving • Voldoende ruimte voor bedrijvigheid voor ontwikkeling van nieuwe producten en diensten (Ambitiedocument Utrecht Science Park, 2018)
Bereikbaarheidsprofiel	• Uit studie blijkt dat met het huidige programma de bestaande infrastructuur in het Utrecht Science Park maar zeker ook daarbuiten – in het OV, op fietspaden en op (snel)wegen – vastloopt (Ambitiedocument Utrecht Science Park, 2018).
Plancapaciteit	• Op USP is nog circa 18.000 m² beschikbaar (merendeel na 2022). • Op USP-B is nog circa 74.000 m² beschikbaar. Uit de huisvestingsstrategie van de Universiteit Utrecht volgt dat de Universiteit haar vastgoedportefeuille met circa 70.000 m² wil inkrimpen (circa 35% van totale portefeuille). Dit metrage is niet meegerekend in de behoefteraming voor USP(-B).
Kwantitatieve behoefte (in m² en in banen)	• In opdracht van gemeente De Bilt is recent een onderzoek (BCI, juni 2019) uitgevoerd naar de ruimtevraag voor de Schapenweide, het gebied tegenover Utrecht Science Park Bilthoven (USPB). Deze vraag is additioneel ten opzichte van de prognose bedrijventerreinen. De belangrijkste conclusies over de ruimtevraag uit dit onderzoek zijn: • Op korte termijn (tot en met 2021) bestaat er een aanzienlijk ruimtetekort. Het gaat om een tekort van 18.000 m² (42.000 m² vraag, 14.000 m² aanbod).

	• Op lange termijn (tot en met 2030) lijkt het aanbod in kwantitatieve zin ongeveer te kunnen voldoen aan de geprognotiseerde vraag (96.000 m² vraag in periode 2019 t/m 2030, 91.000 m² aanbod). Hiervan is circa 28.000 m² gericht op productie. • Huidige marktverwachtingen zijn dat zowel op korte als (middel)lange termijn de groei van banen op USP hoger uitvallen dan uit de prognose van BCI (2019) volgt. Dit betekent een kwantitatief én kwalitatief tekort aan uitbreidingsruimte. Het verdichten van USP biedt hiervoor mogelijkheden (inclusief verkennen van mogelijkheden van krimp van vastgoedportefeuille van de Universiteit Utrecht), daarnaast kan worden gezocht naar uitbreidingslocaties in de directe nabijheid (met name Daltonlaan op kantoorlocatie Rijnsweerd). • Wanneer we uitgaan dat groei van banen in absolute aantallen gelijk blijft (1.957 extra banen in periode 2018-2030 volgens prognose), betekent dit circa 1.600 banen extra in de periode 2031-2040. Hieruit volgt een extra ruimteclaim van circa 57.000 m² over de periode 2031-2040. • Wanneer de jaarlijkse groei uit de afgelopen vijf jaar (van 5,7% per jaar) doorzet tot en met 2040, neemt het aantal banen fors meer toe, met circa 3.000 banen in de periode 2031-2040. Hieruit volgt een extra ruimteclaim (bovenop de 96.000 m² voor de periode 2018-2030) van circa 104.000 m² voor de periode 2031-40. • Het (toekomstige) beschikbare aanbod op USPB is vanwege de aanwezige infrastructuur en milieuvergunning met name geschikt voor de productie van vaccins en andere biologische geneesmiddelen. De eigenaar van USPB voert een restrictief beleid ten aanzien van bedrijven die deze voorzieningen niet nodig hebben. Zonder inzet van een alternatief gaan deze life sciences bedrijven, die passen in het Utrechtse ecosysteem, verloren voor de regio.
Doelgroepen	• Doelgroepen actief in de life sciences, health en duurzaamheid, maar met onderscheid tussen locaties voor toponderzoek/R&D en secundaire locaties voor ontwikkeling en testen (zie ook hieronder).
Stedenbouw en architectuur	Voor een regio waarin een science park is gekoppeld met een aantal neven- of satellietlocaties geldt vaak een bepaalde constellatie van bedrijven. Voor USP gaat het hierbij om de volgende structuur: Top onderzoek / R&D (fundamenteel). a) Secundaire R&D (verdere ontwikkeling). b. Testen (testfaciliteiten, proeffabriek en dergelijke). Er ontstaat de volgende, functioneel-ruimtelijke constellatie voor het USP binnen de regio U16: • Utrecht Science Park: locatie voor bedrijven die een sterke focus hebben op vernieuwende top R&D (fundamenteel onderzoek) op het gebied van life sciences, health en duurzaamheid. Ook andere functies, zoals onderwijs en gezondheidszorg, maken deel uit van het USP. • Satellieten (waaronder Utrecht Science Park Bilthoven, maar in toekomst mogelijk aanvullende locatie): • Ontwikkelingscluster: toegepaste R&D en ontwikkeling van producten op basis van de resultaten van fundamenteel onderzoek. • Testcluster: laboratoria, proeffabrieken en dergelijke. Voor een testclusters kan de afstand tot het Utrecht Science Park groter zijn, maar is ligging in de regio wel aan de orde. Ook voor een science locatie geldt dat een goed werkklimaat (groenvoorzieningen, horeca, enig winkelaanbod, stedenbouwkundige kwaliteit) belangrijk is. Dit geldt overigens voor een testcluster minder sterk van voor een science park of ontwikkelingscluster (beide meer kantoorachtige omgeving) (bron: Verkenning potentiele satellieten R&D en test locatie Utrecht Science Park, 2016).
Handelingsperspectief (beoogde opgave)	• Verdichten, intensiveren en herontwikkelen van bestaande locatie. • Verlevendigen van USP (in lijn met scenario's uit ambitiedocument).

1.7 Rijnsweerd

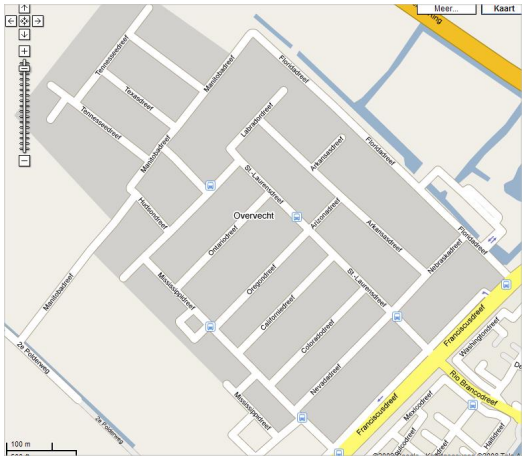




Kenmerk	Toelichting
Streefbeeld	• Rijnsweerd zou vol moeten inzetten op de transformatie naar een meer gemixt, toekomstproof en innovatiegedreven werkgebied. Dit betekent niet dat Rijnsweerd gaat concurreren met het USP, integendeel het werkgebied is hier juist complementair aan. R&D en patenten die in het USP worden ontwikkeld zouden kunnen worden doorontwikkeld naar producten, services of nieuwe businessmodellen door bedrijven in Rijnsweerd. En bedrijven of start-ups die uit hun jasje groeien in het USP zouden in Rijnsweerd een vervolgstap kunnen maken. • Bestaande bedrijven op Rijnsweerd vinden hierdoor een context die beter is toegesneden op de toekomst, zo zouden verzekeraars zoals a.s.r. in de innovatie economie producten direct kunnen afstemmen met medici, onderzoekers en productontwikkelaars. Grote adviesbedrijven zoals PwC en EY kunnen hun kennis en netwerk inzetten om ketens te versterken, startups te laten doorgroeien naar scale-ups. En juridische specialisten zouden kunnen helpen met het omgaan met intellectuele eigendom, zoals patenten, van nieuwe producten en services. (bron: Ambitiesdocument Rijnsweerd, 2018).
Bereikbaarheidsprofiel	• Rijnsweerd is sterk gericht op autobereikbaarheid. De OV-bereikbaarheid is voor een moderne kantoorlocatie ondergemiddeld, door de verbinding per bus. • Ook in het 'wiel met spaken' model wordt uitgegaan van een HOV busverbinding op Rijnsweerd. Met de komst van de (snel)tram richting USP is ook verbinding met Rijnsweerd versterkt. • Fietsverbinding met Rijnsweerd wordt verbeterd.
Plancapaciteit	• Geen bestaande plancapaciteit. Maar wel ruimte voor verdichten met circa 350.000 tot 450.000 m² bvo (inclusief parkeren). • Rijnsweerd bestaat over het algemeen uit torens op een eigen kavel met een plak maaiveld parkeren er omheen. Hierdoor is er tussen de gebouwen veel ruimte voor nieuwe bebouwing, indien uiteraard een alternatief voor het inefficiënte parkeren wordt gevonden. Efficiënter omgaan met parkeren, inzetten op alternatieven zoals fiets en OV en het verminderen van brede asfaltwegen, leidt tot de mogelijkheid om een forse verdichtingsslag te maken op Rijnsweerd. Een verdichting zorgt voor de gewenste mix van programma, meer voorzieningen, sociale controle op straat, meer draagvlak voor openbaar vervoer en een bijdrage aan de forse woonopgave die de stad Utrecht heeft. • Onderzocht is dat kantorenpark Rijnsweerd na transformatie en nieuwbouw verdicht kan worden met ca. 350.000 tot 450.000 m² bvo, naast het blijvende bestaande kantorenprogramma (van circa 250.000 m2 bvo). Naast het aantrekken van nieuwe innovatieve bedrijven, voorzieningen en andere niet-woonfuncties kan het grootste deel worden ingevuld met woningen. In totaal is er ruimte voor circa 2.500 tot 3.500 woningen. (bron: Ambitiesdocument Rijnsweerd, 2018)
Kwantitatieve behoefte (in m² en in banen)	• In de Utrecht is behoefte aan toevoeging van circa 435.000 tot 853.000 m² bvo kantoorruimte. Maar, advies is om deze metrages alleen toe te voegen op knooppuntlocaties. Rijnsweerd is geen knooppuntlocatie. Dat betekent dat bestaande volume (circa 294.000 m² bvo of 250.000 m² vvo) behouden kan blijven (=balans). Het ontwikkelen en uitbreiden van Rijnsweerd als (reguliere) kantoorlocatie is markttechnisch weinig interessant, daar er locaties zijn met meer toekomstpotentie in de stad. • Benutten van bestaand volume lijkt markttechnisch alleen aantrekkelijk wanneer gebied wordt ingericht in lijn met ambitiedocument. Dat betekent dat naar mix van wonen, werken en verblijven wordt gestreefd. Wanneer bestaand volume als uitgangspunt wordt gehanteerd voor werken

	(250.000 m2), dan betekent dit dat bij totale verdichting in maximale scenario (extra 450.000 m2 bvo) ongeveer een derde van het gebied gericht is op werken. Het overige volume kan dan worden ingericht voor functies als wonen en verblijven. Maar, dit lijkt, gezien de ambitie voor 3.500 woningen relatief fors (maar, mogelijk zijn deze metrages inclusief parkeren). • Toevoegen van een groter aandeel kantoormeters (of meters voor werklocaties), is alleen een optie wanneer op USP geen ontwikkelruimte is voor bedrijven actief in life sciences, health en duurzaamheid. Ook voor bedrijven die niet passen binnen vestigingscriteria van USP, maar wel binnen deze sectoren passen, zou Rijnsweerd een geschikte vestigingslocatie kunnen zijn, gezien de nabijheid van USP. Daarbij lijkt met name het deelgebied rondom de Daltonlaan het meest interessant.
Doelgroepen	• Een mix tussen grote corporate ondernemingen, overheidsinstellingen, kennisinstituten en vele kleinschalige innovatieve bedrijven, start ups en scale ups, maar ook ruimte voor short-stay en congresfuncties
Stedenbouw en architectuur	• In het ambitiedocument worden de stedenbouwkundige uitgangspunten geschetst.
Handelingsperspectief (beoogde opgave)	• Verdichten en intensiveren. • Herontwikkeling en nieuwbouw. • Zoveel mogelijk inzetten op behoud van bestaande kantoormeters. • Verkennen van mogelijkheden als satellietlocatie voor USP (gebied Daltonlaan).

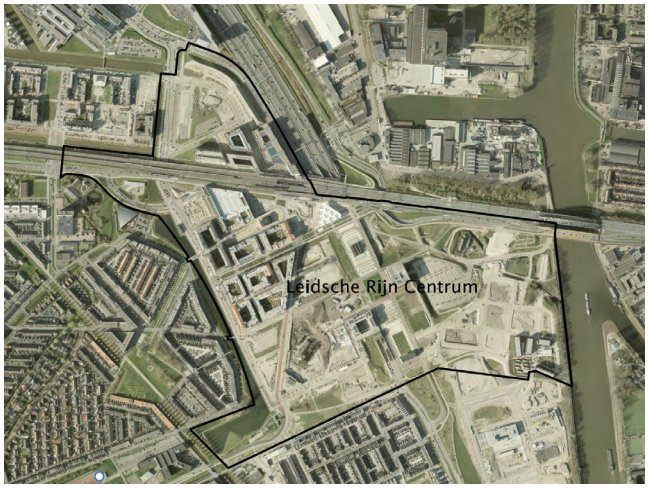
1.8 Nieuw Overvecht





Kenmerk	Toelichting
Streefbeeld	• In regio en stad tekort aan bedrijventerreinen. Dit terrein is intensief gebruikt, van belang om deze sociaal-economische waarde te behouden en te versterken in de toekomst. • Toekomstbestendig bedrijventerrein door verdere verduurzaming van bedrijfspanden, maar ook herontwikkeling van bestaande bedrijfspanden. Veel bedrijfspanden op deze locatie uit jaren '70, gaan richting het einde van hun levensduur. Stimuleren van verduurzamen van panden, in combinatie met moderne bouwhoogte en zo efficiënt mogelijke inrichting. • Inzetten op een lichte revitalisering in deelgebieden. Verkennen of langs randen van terrein, wanneer herontwikkeling noodzakelijk is (door veroudering van vastgoed) ook mengvormen met wonen mogelijk zijn, waarbij werkfunctie leidend is (mengen mag niet verdringend werken). Woon-werkgebouwen als mogelijkheid voor financiering van herontwikkeling, zonder dat dit ten koste gaat van werkfunctie en banen (en functioneren van bedrijven).
Bereikbaarheidsprofiel	• Per auto goed, per openbaar vervoer gemiddeld (bus).
Plancapaciteit	• Er is 0,7 hectare netto uitgeefbaar.
Kwantitatieve behoefte (in m^2 en in banen)	• De totale vraag naar bedrijventerreinen in de regio U16 bedraagt, op basis van de beleidsneutrale prognose (scenario 1), tot en met 2040 circa 302 hectare, inclusief vervangingsvraag. Op basis van het huidig aandeel banen op bedrijventerreinen en de sterke groei van de werkgelegenheid, heeft de stad Utrecht een indicatief marktaandeel van iets meer dan 35% binnen de totale uitbreidingsvraag. Daaruit volgt een uitbreidingsvraag van circa 103 hectare tot en met 2030, exclusief 13 hectare vervangingsvraag. Inclusief vervangingsvraag bedraagt de indicatieve totale vraag circa 116 hectare tot en met 2040. Het totale uitgeefbare aanbod van bedrijventerreinen in de stad Utrecht bedraagt circa 22,7 hectare netto (bron: IBIS, 2019). Hieruit volgt een aanvullende behoefte van circa 93,3 hectare netto. We concluderen dat er voldoende behoefte is aan uitbreiding van bedrijventerrein. • Voor Overvecht betekent dit behoud van terrein en investeren in kwaliteit van locatie. Versterk de ruimtelijke kwaliteit door de basis op orde te brengen (zoals de openbare ruimte en gebruiksmogelijkheden bestemmingsplan) en jaag private investeringen (in pand en kavel) aan.
Doelgroepen	• Reguliere bedrijfsruimtegebruikers.
Stedenbouw en architectuur	• Meervoudig ruimtegebruik: sturen op efficiënt verkavelen (al is bruto-netto verhouding en si al hoog, dit gaat dan vooral op kavelniveau), bouwhoogte, bebouwingspercentage en oplossingen voor parkeren onder of bovenop het pand.
Handelingsperspectief (beoogde opgave)	• Verdichten, herontwikkelen, mengen en verduurzamen vastgoed. • Basis op orde: terrein schoon heel en veilig en organisatiegraad verhogen. • Verbeteren uitstraling Franciscusdreef met bijvoorbeeld een gevelverbetering. • Sterkere verbinding tussen het bedrijventerrein en de woonwijk Overvecht (in termen van onderwijs en ondernemen) stimuleren.

1.9 Leidsche Rijn Centrum



Kenmerk	Toelichting
Streefbeeld	• Leidsche Rijn Centrum is naast het Stationsgebied markttechnisch de meest aantrekkelijke ov-knooppuntlocatie voor wonen, werken en verblijven (mixed-use). Het knooppunt vormt de entree voor de woonwijk en nabijgelegen voorzieningen. De kantoren staan zoveel mogelijk op loopafstand van het station. • Aantrekkelijke ruimtelijke kwaliteit en uitstraling van de gebouwde omgeving, met aandacht voor architectuur en vormgeving. Het streefbeeld gaat uit van een bovengemiddeld kwaliteitsniveau voor wat betreft uitstraling van pand, terrein en afwerking. Veel aandacht voor groen in de vorm van groene daken, gevels en buitenruimte. • In vergelijking met het Stationsgebied heeft LRC een minder formeel/zakelijk profiel, maar juist een combinatie van hoogstedelijk, hip/creatief, ondernemerschap en innovatie. LRC is dan ook juist een plek voor (door)startende ondernemers, co-working spaces / flexconcepten in combinatie met grotere (double-digit) bedrijven die zich op hun plek voelen in een meer hippe, stedelijke omgeving.
Bereikbaarheidsprofiel	• Per auto uitstekend (door ligging nabij A2), per trein goed (stoptrein station). Voor markttechnische aantrekkelijkheid heeft een intercitystation op deze locatie de voorkeur.
Plancapaciteit	Circa 80.000 m² bvo (circa 68.000 m² vvo) voor kantoorruimte
Kwantitatieve behoefte (in m² en in banen)	*Kantoorruimte* • In 2040 verwachten we, op basis van groei van aantal banen, beoogde plannen en beleidskeuze voor verdichten op knooppuntlocaties (maar ook op basis van eerdere marktverkenningen voor o.a. Den Haag, Rotterdam en Amsterdam), een marktaandeel van circa 15 tot 25% voor LRC (voor de totale vraag tot 2040). Momenteel heeft LRC binnen het totaal aantal kantoorbanen in de gemeente een marktaandeel van circa 4% en binnen de totale voorraad van iets meer dan 1%. Dat het huidig aandeel beperkt is, komt uit het feit dat deze ontwikkelingslocatie nog slechts over een beperkte voorraad en aantal eindgebruikers beschikt. • Hieruit volgt een totale vraag (inclusief vervanging) naar extra kantoorruimte van circa 135.000 tot 224.000 m² bvo (circa 115.000 tot 190.000 m² vvo) tot en met 2040. Deze nieuwe kantoormeters bieden ruimte aan circa 6.500 tot 9.000 extra banen in het gebied. • Uit de confrontatie van planaanbod met de vraag volgt een tekort aan ruimte van circa 55.000 tot 144.000 m² bvo tot en met 2040. Dit vraagt om toevoegen van extra plancapaciteit op deze locatie op termijn. Het is van belang om hier tijdig ruimte voor te reserveren. • Verken de mogelijkheid om, nabij station Leidsche Rijn en uitlopend naar het 4e kwadrant Lage Weide, ruimte te (her)ontwikkelen voor kantoren, voorzieningen, onderwijs en intensieve bedrijvigheid.

Kenmerk	Toelichting
Doelgroepen	*Kantoren* • Co-working spaces en/of serviced offices (in midden segment), inclusief vergaderlocatie en/of ruimte voor bijeenkomsten. • Startende ondernemers, ZZP'ers, doorstarters. • Kleine en middelgrote kantoorgebruikers. • Grotere kantoorgebruiker, die passen binnen een mix-use en/of multi-tenant omgeving. • Ruimte voor double-digit groeiers, met voorkeur voor minder formele werklocatie. *Voorzieningen (samenhang met bestaand winkelcentrum en bestaande functies)* • Detailhandel (nabijheid winkelcentrum is aantrekkelijk). • Daghoreca en/of ondersteunende horeca (ook beschikbaar in winkelcentrum). • Maatschappelijke functies. • Fitness, sportschool. • Hotel. • Dienstverlenende functies (zoals stomerij, kapsalon, kledingreparatie, et cetera). • Leisure functies (ook voor wijk, The Wall).
Stedenbouw en architectuur	• Voldoende onderscheidend zijn in programma, doelgroepen en sfeer/beleving met Stationsgebied, maar ook locaties als Papendorp en MWKZ. • Bovengemiddelde eisen aan hoogwaardigheid en architectuur, stedenbouwkundige invulling leent zich voor grootschalige programma's met een hoge intensiteit. • Een landmark / eye-catcher past bij dit gebied, als een van de twee belangrijkste knooppuntlocaties van Utrecht. Liefst paar kwartiermakers die aanzuigende werking hebben op mensen van buitenaf (katalysators).
Handelingsperspectief (beoogde opgave)	• Verdichten, uitbreiden programma. • Op korte termijn verkennen waar extra plancapaciteit kan worden gerealiseerd. • Streven naar Intercity station i.p.v. stoptrein, neemt markttechnische aantrekkelijkheid van locatie voor kantoorgebruikers toe.

1.10 Lage Weide



Kenmerk	Toelichting
Streefbeeld	• Behouden als bedrijventerrein en revitaliseren verouderde panden: Lage Weide heeft een erg grote economische en maatschappelijke waarde voor de stad en de regio. • Handhaven als logistieke hotspot, hoge potentie voor uitbreiden van stadsdistributie op Lage Weide (nu is er een tekort aan kavels voor stadsdistributie). • Beter benutten potentie circulaire economie/maakindustrie vanuit bestaande bedrijvigheid en ruimtelijke opzet door middel van de haven (aan de oostzijde) op Lage Weide. Hierbij is het van belang dat de grootschalige “hinderlijke” circulaire/maakindustrie bedrijvigheid op Lage Weide een plek krijgt en de kleinschalige circulaire/maakindustrie initiatieven een plek krijgen op andere bedrijventerreinen zoals Werkspoor en op termijn Strijkviertel. • Leegstaande bestaande kantoorruimte op Lage Weide omzetten naar bedrijfsruimte in de toekomst. • Nabij station Leidsche Rijn en uitlopend naar het 4e kwadrant Lage Weide inzetten op verdichten/intensiveren van kantoor- en bedrijfsfuncties.
Bereikbaarheidsprofiel	• Goed bereikbaar per auto, al wordt dit door de bedrijven in het gebied niet altijd zo ervaren. In de tunnel (A-2) wordt regelmatig gedoseerd met negatieven gevolgen voor de bereikbaarheid en in de spits is er dagelijks een probleem. • Doordat het een groot bedrijventerrein zijn sommige deelgebieden op Lage Weide lastiger bereikbaar per bus. • Verbeteren van verbinding per openbaar vervoer is van belang, mede om woon-werkverkeer per auto te verminderen. Hier kan ook de provincie een rol in betekenen. Parkeerproblematiek op Lage Weide is nijpend en wordt steeds nijpender. • Vanuit werkgevers in het van belang de interne ontsluiting op Lage Weide te verbeteren. • Lage Weide heeft een excellente multimodale propositie voor een stedelijk terrein, de externe ontsluiting is goed voor auto’s, vrachtwagens en per schip.
Plancapaciteit	• Er zijn geen uitgeefbare kavels op Lage Weide. Wel zijn er mogelijkheden voor sloop-nieuwbouw op het terrein.
Kwantitatieve behoefte	• Leegstand op Lage Weide is hoger dan het gemeentelijk gemiddelde op bedrijventerreinen maar ligt wel onder frictieniveau. Leegstand betreft met name de bestaande kantoren op het terrein. • Lage Weide heeft een floor space index van 55%. Er zijn kansen voor verdichting/intensivering op het terrein. Hierbij is het van belang dat het havengebied aan de oostkant de mogelijkheid behoudt om ruimte-extensieve en “hinderlijke” activiteiten te huisvesten. • Er zijn kansen voor verdichting / intensivering in zuidwesthoek (in 4e kwadrant). Mogelijkheden hiervoor zijn sterk afhankelijk van de wijze waarop de mobiliteitsmix wordt georganiseerd.
Doelgroepen	• Reguliere en grootschalige bedrijfsruimtegebruikers, in de industrie, recycling, afvalstoffenverwerking, maar ook stadsdistributie en productie/maakindustrie. • Focus in de toekomst op circulaire economie/maakindustrie.
Stedenbouw en architectuur	• Meervoudig ruimtegebruik: sturen op efficiënt, behouden bouwhoogte en bebouwingspercentage en oplossingen voor parkeren onder of bovenop het pand.

Kenmerk	Toelichting
Handelingsperspectief (beoogde opgave)	• Verdichten en intensiveren, bestaande ruimte zo optimaal mogelijk benutten. • Revitaliseren van verouderde panden. • Kantoren op termijn onttrekken en herontwikkelen naar bedrijfsruimte. • Stimuleren circulaire economie/maakindustrie op termijn, onder andere door het behouden van de mogelijkheid tot hogere milieucategorieën op het terrein. • Grond op het terrein is in privaat eigendom. Stimuleer private ondernemers om te herontwikkelen en revitaliseren/investeren op het terrein met businesscases en andere informatievoorziening (stimuleren van verzakelijking van de bedrijfsruimtemarkt). De handelingsruimte van de gemeente is vrij beperkt.

1.11 Werkspoor



Kenmerk	Toelichting
Streefbeeld	• Behouden als bedrijventerrein en revitaliseren verouderde panden. Het revitaliseren van oude panden is al een succesformule op Werkspoor met bijvoorbeeld het Werkspoorkathedraal. • Meer ruimte voor groen, cultuur en vrijetijdsbesteding op het terrein. Profileer het terrein als betaalbare creatieve werklocatie en experimenteerlocatie voor circulaire bedrijven.
Bereikbaarheidsprofiel	• Terrein is goed bereikbaar per auto en is goed met het OV (bus en spoor) te bereiken.
Plancapaciteit	• Er zijn op Werkspoor geen uitgeefbare kavels.
Kwantitatieve behoefte	• Op Werkspoor zijn er nauwelijks leegstaande bedrijfspanden, hierdoor is er beperkte schuifruimte voor ondernemers. • Er is in Utrecht en de U16 veel en toenemende behoefte aan ruimte op bedrijventerreinen. Behoud Werkspoor zo veel mogelijk als stadsgericht en creatief bedrijventerrein. • Werkspoor wordt met een floor space index van 77% (voor een bedrijventerrein) vrij intensief gebruikt, er is dus minder intensivering te behalen op Werkspoor dan andere bedrijventerreinen.
Doelgroepen	• Een mix van reguliere bedrijfsruimtegebruikers en creatieve ondernemers.
Stedenbouw en architectuur	• Meervoudig ruimtegebruik: sturen op efficiënt, bouwhoogte, bebouwingspercentage en oplossingen voor parkeren onder of bovenop het pand.
Handelingsperspectief (beoogde opgave)	• Revitaliseren van verouderde panden. • Stimuleren en behouden van creatieve bedrijvigheid op het terrein door betaalbare huisvesting met wat lagere beeldkwaliteitseisen beschikbaar te houden. • Creëer een prettige, groene en culturele werkomgeving waar mensen ook hun vrije tijd willen besteden.

1.12De Wetering Noord en Zuid en Haarrijn





Kenmerk	Toelichting
Streefbeeld	• In regio en stad tekort aan bedrijventerreinen. Dit terrein is intensief gebruikt, van belang om deze sociaal-economische waarde te behouden. • Noordzijde behouden als (hoogwaardige) bedrijventerrein, dit geldt ook voor het aangrenzende bedrijventerrein Haarrijn. • Zuidzijde behouden als medisch gerelateerde zakelijke omgeving.
Bereikbaarheidsprofiel	• Terrein is goed bereikbaar per auto en overdag met het OV (bus en spoor). Later op de dag wordt De Wetering (en Haarrijn per bus) minder bereikbaar met het OV.
Plancapaciteit	• Er is 10,5 hectare netto grond uitgeefbaar op De Wetering Zuid. • Er is 6,0 hectare netto grond uitgeefbaar op Haarrijn. (bron: IBIS, 2019)
Kwantitatieve behoefte	*De Wetering Noord en Zuid* • Er is geen sprake van leegstandproblematiek op De Wetering, het aanbod is op een gezond niveau op het terrein. • Er is in Utrecht en de U16 een toenemende behoefte aan ruimte op bedrijventerreinen. De beschikbare kavels op De Wetering Zuid strikt uitgeven aan hoogwaardige (kleinere kavels, relatief veel arbeidsplaatsen, lagere milieucategorie) en medisch gerelateerde bedrijvigheid, in lijn met het profiel. • De Wetering wordt met een floor space index van 75% (op de uitgegeven kavels) vrij intensief gebruikt, er speelt hier geen intensiveringsopgave. *Haarrijn* • Op Haarrijn ruimte bieden voor hoogwaardige bedrijfsruimtegebruikers in reguliere sectoren, zoals lichte industrie, bouw, (groot)handel, kleinschalige distributie en autoverkoop. • De floor space index (63%) en aantallen arbeidsplaatsen op bedrijventerrein (69 werkzame personen per hectare) op Haarrijn geven aanleiding te studeren op intensivering. Bijvoorbeeld aanpassen bouwhoogte toevoegen en multifunctioneel gebruik door stapelen stimuleren. Dit is onderdeel van bredere ambities om ruimte te creëren door verticaal mengen binnen bestaande kaders.
Doelgroepen	• (Hoogwaardige) bedrijfsruimtegebruikers en medisch gerelateerde bedrijvigheid
Stedenbouw en architectuur	• Ruim opgezet, groen en hoogwaardig zakelijk milieu.
Handelingsperspectief (beoogde opgave)	• Wetering Noord en Zuid en Haarrijn behouden en handhaven als vestigingslocatie voor hoogwaardige bedrijfsruimtegebruikers en medisch gerelateerde bedrijvigheid (Wetering Zuid). • Gemeente is grondeigenaar, behoud bestaande stedenbouwkundige visie en uitgangspunten voor de terreinen. • Zet, waar mogelijk, in op verdichten/ intensiveren van bedrijventerreinen, met name voor Haarrijn lijkt dit haalbaar.

1.13 Galgenwaard





Kenmerk	Toelichting
Streefbeeld	• Het nieuwe Galgenwaard is het programmatisch middelpunt van Maarschalkerweerd. Het herbergt een mix van functies: wonen, werken, leren, sport, gezondheid, recreatie en leisure. Het geeft een levendig en gemengd milieu dat veel doelgroepen aanspreekt. Hierdoor is er levendigheid door de dag heen. Het stadion, in combinatie met het Sportcentrum Galgenwaard, is de plek waar de topsportomgeving tot uiting komt en het icoon van de sportcampus is. Het stadion wordt daarvoor uitgebreid met een divers programma van sport gerelateerde functies, bijvoorbeeld (para)medische functies, trainingsfaciliteiten, onderwijs en coachingsruimte, kantoren (voor sportbonden, -verenigingen en -wetenschap etc., maar ook reguliere kantoorgebruikers), tot (top)sportbeleving door toeschouwers. • Galgenwaard heeft potentieel als OV-knooppunt, door de ligging aan regionale- en stedelijke buslijnen en tramlijn 22 tussen het Utrecht Science Park en de NS Stations Vaartsche Rijn en Utrecht CS. Galgenwaard leent zich voor het toevoegen van circa 500 tot 1.000 nieuwe woningen in diverse typen en prijsklassen, maatschappelijke voorzieningen, horeca, commerciële ruimte en kantoren. Een mate van hoogbouw is hierbij voorstelbaar. Onderdeel van het woonprogramma kan woonruimte voor (top)sporters en/of een sporthotel zijn. Doordat topsporters en talenten op de Sportcampus verblijven, kunnen ze zich volledig concentreren op hun sportcarrière. • Het gemengde profiel van Galgenwaard is ook een aantrekkelijke basis voor toevoeging van kantorenprogramma. Het gebied heeft de capaciteit om een aanzienlijk bouwvolume kantoren toe te voegen en zich te ontwikkelen als hub voor sport/gezondheid-gerelateerde organisaties, ondersteunende diensten voor het USP in een mix met andere kantoorgebruikers. • Rond het station ligt nu een complexe infrastructuur voor autoverkeer en parkeren, die vooral voor spitsmomenten is ingericht. Dat heeft ervoor gezorgd dat het veel ruimte inneemt. Door het vereenvoudigen van de infrastructuur, verplaatsen van parkeren naar garages en verminderen van doorgaand verkeer ontstaat veel ruimte voor vastgoed, (groene) openbare verblijfsruimte en fiets- en wandelpaden. Ook is er ruimte voor transformatie en/of nieuwbouw in de hoeken van het stadion en tegen de sporthal met parkeergarage, waardoor het stadion rondom ‘voorkanten’ krijgt. • Alle (nieuwe) bebouwing heeft met levendige, publieke plinten een directe relatie met de openbare ruimte. Het stadion krijgt een alzijdige oriëntatie, waardoor het ook relatie heeft met de Kromme Rijn en de aan de overkant liggende sportcampus. De inrichting van de openbare ruimte is van hoog niveau, wat past bij een plek die als podium van de stad dient. Het is er zo groen mogelijk, waardoor het naadloos aansluit op het Kromme Rijn Oeverpark en het Lunettenpark. Het heeft hoge verblijfskwaliteit waar ook (sport)evenementen georganiseerd kunnen worden en het grote aantallen toeschouwers aankan. Daarmee wordt het een bruisende, aantrekkelijke plek waar de stedelijke dynamiek overgaat in het groene landschap. Met twee voetgangersbruggen over de Kromme Rijn zijn ze met elkaar verbonden. (bron: Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd, 2020).

Kenmerk	Toelichting
Bereikbaarheidsprofiel	• Galgenwaard heeft een goede OV-bereikbaarheid met het Centraal Station van Utrecht en Utrecht Sciencepark. Elke 4 minuten een sneltram met een reistijd van 7 minuten naar Utrecht CS en 5 minuten naar USP. • De bereikbaarheid voor de auto zal in de toekomst opgevangen worden door parkeren op afstand, waarbij een goede voorziening voor de first en last mile. Voetganger, fietser en OV zijn de dominante modaliteiten ('Wiel met spaken').
Plancapaciteit	• -
Kwantitatieve behoefte	*Kantoorruimte* • Het gemengde profiel van Galgenwaard met sport, wonen, voorzieningen en veel groen is een goede basis voor vestiging van kantoorgebruikers. Bedrijven en instituten zijn steeds meer gefocust op de plekken waar ze het beste talent aan zich kunnen binden. De sport/wellness-factor van Galgenwaard is hierbij een onderscheidende factor. • In 2040 verwachten we, op basis van groei van aantal banen, beoogde plannen en beleidskeuze voor verdichten op knooppuntlocaties (maar ook op basis van eerdere marktverkenningen voor o.a. Den Haag, Rotterdam en Amsterdam), een marktaandeel van circa 5 tot 10% voor Galgenwaard (voor de totale vraag tot 2040). Het marktaandeel kan, als gevolg van tekort aan beschikbare planmeters op overige alternatieven knooppuntlocaties, toenemen tot 15%. Dit betekent tegelijkertijd dat het marktaandeel van overige locaties afneemt en niet maximaal is (bovenkant bandbreedte). • Galgenwaard heeft een huidig marktaandeel (op basis van verhuisbewegingen) van circa 5% binnen de totale kantorenmarkt in de gemeente Utrecht. • Hieruit volgt een totale vraag naar extra kantoorruimte van circa 45.000 tot maximaal 135.000 m^2 bvo tot en met 2040. Deze nieuwe kantoormeters bieden ruimte aan circa 2.000 tot 6.000 extra banen in het gebied (uitgaande van een kantoorquotiënt van circa 19 tot 21 m^2 vvo per werkzame persoon). • Cruciaal voor ontwikkeling van de bovenkant van de bandbreedte (10 tot maximaal 15%) is dat de OV-bereikbaarheid van Galgenwaard toereikend is op de toename van het aantal banen (en bezoekers en bewoners) in het gebied. Daarnaast wordt gericht op een breed spectrum aan kantoorgebruikers (niet alleen sport/gezondheid gerelateerd).
Doelgroepen	*Kantoorgebruikers* • Co-working spaces en/of serviced offices (in midden segment), inclusief vergaderlocatie • Focus op kleine en middelgrote kantoorgebruikers, die passen in een multitenant omgeving, maar ook meer extern gericht zijn (dit is gunstig voor gebruik van gebied). • Een enkele grote kantoorgebruiker, die past binnen een mix-use of multi-tenant omgeving. • Doelgroepen die passen binnen toekomstig beoogd profiel van Galgenwaard, waaronder sport/gezondheid-gerelateerde organisaties, ondersteunende diensten voor het USP en een mix met andere kantoorgebruikers. *Wonen* *Onderwijs* *Voorzieningen* • Detailhandel (beperkte metrages voor bewoners en gebruikers van gebied, mogelijk in combinatie met detailhandel passend bij sport/gezondheid profiel van gebied). • Daghoreca en/of ondersteunende horeca voor stadion/Sportcampus. • Maatschappelijke functies. • Short-stay hotel / verblijf. • Beperkte hoeveelheid dienstverlenende functies (zoals stomerij, kapsalon, kledingreparatie, et cetera). • Sportvoorzieningen (in lijn met bestaande activiteiten), waaronder stadion, Sportcampus et cetera.
Stedenbouw en architectuur	• In lijn met Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd.
Handelingsperspectief (beoogde opgave)	• Verdichten, uitbreiden programma voor kantoorruimte. • Op korte termijn verkennen waar extra plancapaciteit kan worden gerealiseerd. • Mobiliteitsoplossing die past bij toename van bezoekers, bewoners en werknemers in gebied.

1.14 A-12 zone



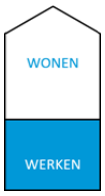
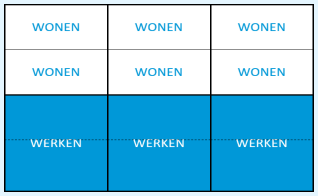
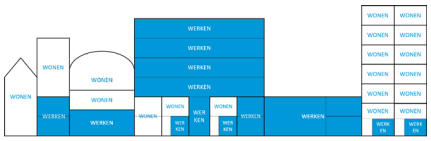
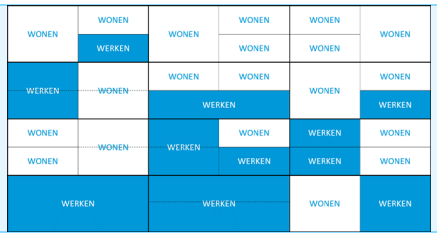
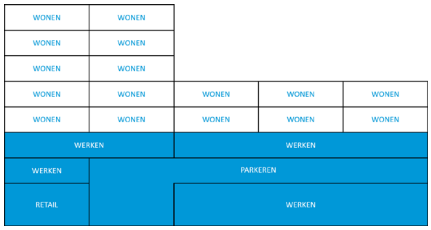
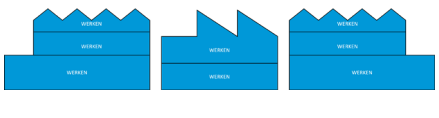
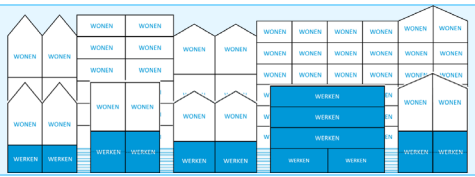
Kenmerk	Toelichting
Streefbeeld	• Voor de A-12 zone (van knooppunt Lunetten tot knooppunt Oudenrijn) zijn meerdere ontwikkelbeelden opgesteld. Hierbij wordt gedifferentieerd in mobiliteits- en verstedelijkingsrichtingen en gedacht aan gebied met wonen en werken (bron: Ontwikkelbeelden A12 Zone; Verbinding van Utrecht, Houten & Nieuwegein; Een verkenning van de integrale uitwerking van de verstedelijkingsopgave ten behoeve van het op te stellen ontwikkelperspectief, Juli 2019)
Bereikbaarheidsprofiel	• Goede autobereikbaarheid in de huidige situatie. Stedelijk wegennet in Zuidwest Utrecht kent wel (toekomstige) knelpunten, zoals de doorstroming op de Europalaan Zuid tijdens de spits. • Investeren in verbetering van OV-bereikbaarheid (onderdeel van ontwikkelbeelden). • Toekomstige volwaardige OV knoop inclusief railverbinding is onderdeel van lopend MIRT onderzoek/ A12 studie. Afhankelijk van deze ontwikkeling verandert het profiel van dit gebied. Dit profiel hieronder gaat er verder vanuit dat dit scenario -volwaardige knoop met rail – niet voor 2040 is gerealiseerd.
Plancapaciteit	• Nog niet bekend.
Kwantitatieve behoefte (in m^2 en in banen)	*Geen nieuwe kantoorlocatie in A-12 zone* • Kantoorruimte clusteren op Papendorp en MWKZ Deelgebied 6 (zie gebiedsprofielen). Buiten deze locaties in de A-12 zone adviseren we als Stec Groep om niet te kiezen voor aanvullende kantoormeters. Er zijn meerdere locaties in de stad die markttechnisch meer aantrekkelijk zijn voor kantoorgebruikers. *Focus op ontwikkeling, verdichten en uitbreiding van areaal bedrijventerreinen in A-12 zone* • De A-12 zone leent zich goed voor uitbreiding en versterking van ruimte voor bedrijventerreinen. Het zo intensief mogelijk benutten van de Laagraven-Liesbosch is belangrijk. Dit terrein heeft naast een hoge circulaire potentie, ook ligging aan water en uitstekende autobereikbaarheid. Het verbeteren van de OV-bereikbaarheid is van belang. Dit is niet onrealistisch, gezien ligging nabij tramlijn ri Nieuwegein/IJsselstein. En daarnaast ook aansluiting op het “Wiel met spaken”, de nieuwe verbinding van Westraven met Lunetten en Papendorp / Leidsche Rijn. Westraven is een knooppunt, zonder treinverbinding; daarmee ook interessant voor menging met woningbouw. • Indien mogelijk is uitbreiding van het areaal bedrijventerrein in dit gebied wenselijk. Er is een tekort aan bedrijventerrein in de regio van circa 215 hectare. *Kleinschalige bedrijfsruimte in de wijk* • Tot 2040 is er in de stad Utrecht behoefte aan toevoeging van circa 44.000 m2 extra bedrijfsruimte buiten de formele werklocaties. Een van de locaties waar kleinschalige bedrijfsruimte (in verzamelgebouwen, geschakeld of in de plint) goed past is de A-12 zone. Ook voor Papendorp adviseren we toevoeging van kleinschalige bedrijfsruimte. Ook woon-werkeenheden passen hierbij, met name ook in woongebieden in A-12 zone (zowel horizontale als verticale menging mogelijk).

	Inzetten op behoud en versterken van meubelboulevard • Meubelboulevard functioneert goed en zal, door bouw van nieuwe woningen in directe omgeving, ook op termijn zeker nog aantrekkelijk zijn. Ligging aan rand van de stad helpt hier ook bij. Uitplaatsen is kostbaar en vinden van geschikte nieuwe locatie ingewikkeld. Een mogelijke ontwikkelrichting van de meubelboulevard is behoud met functiemenging met wonen.
Doelgroepen	• Bedrijfsruimtegebruikers, denk hierbij aan stadsdistributie, (maak)industrie, consumentendiensten en bouw, handel en reparatie. • Kleinschalige bedrijfsruimtegebruikers in reparatie, bouw en onderhoud, maakindustrie/productie (aansluitend bij circulaire economie: maak, herstel/reparatie, bouw).
Stedenbouw en architectuur	• Bij kleinschalige bedrijfsruimte denken we aan bedrijfsruimten tot circa 500 m² bvo met een aandeel kantoorvloer van maximaal circa 10% en meestal een laaddeur. Dit type vastgoed is veelal goed te mengen met wonen. • Bij bedrijfsruimte aan intensieve oplossingen met hoge floor space index, moderne bouwhoogte en hoog bebouwingspercentage (parkeren bij voorkeur ondergronds of op dak).
Handelingsperspectief (beoogde opgave)	Let op: de A-12 zone is in de ontwerp- POVI aangeduid als een potentiele verstedelijkingszone voor wonen en werk. Wanneer werkfuncties worden toegevoegd, wordt in eerste instantie gedacht aan bedrijfsgebouwen in een mix van kleinschalige eenheden. Ontwikkelen van bedrijventerrein (functioneel en/of stedelijk werkmilieu) is niet in lijn met het perspectief van de POVI en REP. Daarin wordt veel meer ingezet op verdichting, verkleuring naar woningbouw, knooppuntontwikkeling, etc. • Groeigebied, verkennen van mogelijkheden voor uitbreidingsruimte voor functionele en/of stedelijke werkmilieus (bedrijventerrein, klein/middelgroot), bij voorkeur als uitbreiding van bestaande locaties. • Revitaliseren en deels herontwikkelen van bestaand bedrijventerrein. • Mengen van functies: wonen en werken.

1.15 Koningsweg / Lunetten

Kenmerk	Toelichting
Streefbeeld	• Nieuwe multifunctionele knooppuntlocatie.
Bereikbaarheidsprofiel	• Uitstekende OV-bereikbaarheid door treinstation icm tramhalte. • Locatie is ook per auto en fiets goed bereikbaar.
Plancapaciteit	Onbekend.
Kwantitatieve behoefte (in m^2 en in banen)	• Naast Stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum kan Lunetten/Koningsweg derde primaire knooppuntlocatie zijn. Kantoorgebruikers hebben sterke voorkeur voor ligging direct nabij een (intercity)station. Dit is markttechnisch meer aantrekkelijk dan een locatie nabij een tramhalte. • Maar, voldoende kritische massa is nodig om een aantrekkelijke woon-werklocatie te ontwikkelen. We denken daarbij voor kantoorruimte al snel aan circa 100.000 m2 ontwikkelprogramma, met daarnaast ook woningbouw en voorzieningen.
Doelgroepen	Kantoorgebruikers, detailhandel, werken vanuit de woning, mogelijk ook science gerelateerde activiteiten (uitloopgebied voor USP).
Stedenbouw en architectuur	
Handelingsperspectief (beoogde opgave)	• Verkennen of voldoende programma is om markttechnisch aantrekkelijke locatie te ontwikkelen.

1.16 Gebouwtypologie

Voorbeelden gebouwtypologie voor mengen van wonen en werken	
Ambachtelijke werkwoning	
Woonwerk gebouw	
Het Bonte Bouwblok	
De Solid	
De Sandwich	
Het Relict	
Het industrie eiland	
De Wand	

Bron: Stec Groep, 2020