Economische effecten *Omgevingsvisie Beurskwartier – Lombokplein* voor de binnenstad van Utrecht

OPGESTELD IN OPDRACHT VAN:

Gemeente Utrecht

OPGESTELD DOOR:

Adres: Valkenburgerstraat 212
1011 ND Amsterdam
Telefoon: 020 – 67 00 562
Fax: 020 – 47 01 180
E-mail: info@decisio.nl
Website: www.decisio.nl

TITEL RAPPORT:

Economische effecten *Omgevingsvisie Beurskwartier – Lombokplein* voor de binnenstad van Utrecht

STATUS RAPPORT:

Eindrapport

DATUM:

30 maart 2017

OPDRACHTGEVER:

Gemeente Utrecht
Leen de Wit
Ruud Nijveld

PROJECTTEAM DECISIO:

Kees van Ommeren (c.vanommeren@decisio.nl)
Daan van Gent
Karel Langenhoff
Suzanne Steegman

Inhoud

Samenvatting i

1 Inleiding 1

2 Omgevingsvisie Beurskwartier – Lombokplein – naar een groter centrum 2
- 2.1 Beurskwartier ... 3
- 2.2 Lombokplein ... 4
- 2.3 Graadt van Roggenweg ... 5
- 2.4 Totaal ruimtelijk programma ... 5

3 Ontwikkelingen en huidige situatie binnenstad Utrecht 7
- 3.1 Bezoekers Utrecht Centrum ... 7
- 3.2 Winkelen in Utrecht centrum ... 14
- 3.3 Daghoreca en musea in Utrecht centrum ... 20
- 3.4 Conclusie ... 23

4 Effecten Omgevingsvisie Beurskwartier – Lombokplein 24
- 4.1 Literatuurstudie ... 24
- 4.2 Verkeerseffecten ... 26
- 4.3 Economische effecten ... 34

5 Conclusie 37

Bijlage 1. Literatuurlijst 39

Bijlage 2. Aannames en kengetallen Model Decisio 40

Bijlage 3. Amendement onderbouw maaiveld-oplossing 42

Samenvatting

Decisio heeft in opdracht van de gemeente Utrecht onderzoek gedaan naar de economische effecten in de binnenstad van het realiseren van de plannen uit de Omgevingsvisie voor het Beurskwartier en Lombokplein. Aanleiding voor het onderzoek is het 'Amendement onderbouw maaiveld-oplossing' (nummer 55, datum 9 juli 2015). Daarmee is onder andere besloten dat '*voorafgaand aan het definitieve besluit bij de structuurvisie (…) de economische effecten te onderzoeken*' (het amendement is in bijlage 3 opgenomen). Voorliggend rapport doet verslag van het onderzoek naar de economische effecten van de ruimtelijke plannen in het Beurskwartier, Lombokplein en de aanpassing van de Graadt van Roggenweg.

S1 Beschrijving project

De onderstaande figuur uit de concept *Omgevingsvisie Beurskwartier – Lombokplein – 'Naar een groter centrum'* (2017) geeft weer hoe de westelijke centrumzijde van Utrecht er in de toekomst uit moet komen te zien: '*het westelijk deel van het stationsgebied wordt onderdeel van het centrum, een uitbreiding van de historische binnenstad. Dit nieuwe deel van het centrum zal een toonbeeld worden van een gezonde, duurzame stad'.* Er zijn plannen voor verdichting in de wijken vlak naast het station, met een gedeeltelijke verplaatsing van de Jaarbeurs (Beurskwartier). Om levendigheid in het gebied te versterken en fietsers en voetgangers de ruimte te geven wordt de Graadt van Roggenweg tot de Daalsetunnel aangepast, in het gebied is '*de auto te gast*'. De breedte wordt vanaf de Koningsbergerstraat teruggebracht naar 2x1 rijstrook, de snelheid gaat terug naar 30 km/u en vanaf het Lombokplein wordt de weg ingericht als een drukke stedelijke stadsstraat.

Bron: *Omgevingsvisie Beurskwartier – Lombokplein* (concept 2 februari 2017).

In de plannen zijn de projecten Beurskwartier en Lombokplein opgenomen, net als de herprofilering van de Graadt van Roggenweg.

Beurskwartier

Door een grondruil tussen de gemeente Utrecht en de Jaarbeurs komt grond beschikbaar (op de huidige parkeerterreinen P1 en P3) vlak naast het station. Het voorziene ruimtelijk programma in het Beurskwartier bestaat uit ruimte voor minimaal 3.000 woningen en een mix aan functies als cultuur, leisure, horeca en een beperkt aantal winkels.

Lombokplein

Het Lompbokplein is het gebied rondom het Westplein. Momenteel heeft het Westplein vooral een verkeersfunctie. Over het verkeersplein loopt nu een relatief brede autoverbinding in het vervolg van de Graadt van Roggenweg richting de binnenstad. Deze wordt omgevormd tot een 'drukke stedelijke stadsstraat', met een smal profiel en langs de weg parkeerplekken, zodat er functies kunnen komen in de plinten van de bebouwing. Daarnaast wordt ook in dit gebied ruimtelijk programma toegevoegd. In totaal gaat het om een toevoeging van circa 600 woningen en 7.000 vierkante meter toevoeging aan de functie werken, daarnaast is ruimte voor horeca/winkels in de plinten.

Graadt van Roggenweg

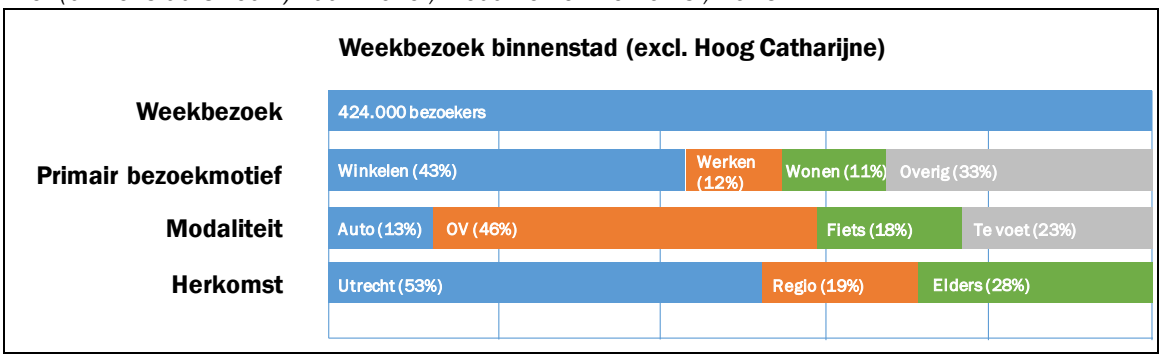
De Graadt van Roggenweg is momenteel een van de belangrijkste autotoegangswegen vanaf de A2 naar de binnenstad. Om de leefbaarheid in met name het gebied rondom het Lombokplein te verbeteren is in de *Omgevingsvisie Beurskwartier – Lombokplein* voorzien in een aanpak van de Graadt van Roggenweg. De Graadt van Roggenweg wordt afgewaardeerd vanaf de Koningsbergerstraat. Nu is de gehele weg richting het Westplein vierbaans (2x2 rijstroken), maar vanaf het kruispunt met de Koningsbergerstraat wordt de weg omgezet naar een tweebaans weg (2x1 rijstrook), waar een maximumsnelheid van 30 km/h wordt toegestaan. Daarnaast wordt over het Lombokplein een stadsstraat gecreëerd. Daarmee gaat de capaciteit van de weg omlaag. Met behulp van enkele aanvullende infrastructurele ingrepen is het de bedoeling dat ook de intensiteit omlaag gaat van de huidige 20.000 naar 17.000 voertuigen per dag, die gebruik maken van het Westplein (bron: verkeersmodel gemeente Utrecht, VRU 3.3u).

Figuur S.1: Huidige en gewenste situatie inrichting Graadt van Roggenweg bij de Kop van Lombok.

S2 Een bezoek aan de binnenstad van Utrecht

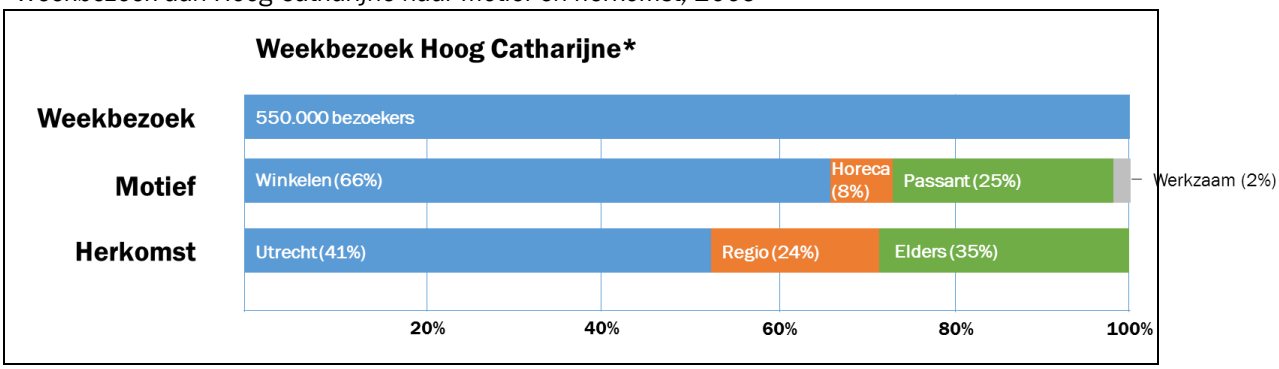
De onderstaande figuren geven een beeld van bezoekers aan de binnenstad en aan Hoog Catharijne. In Bijlage 1 is een kaart opgenomen met het onderzoeksgebied van Strabo.

Weekbezoek aan het Vredenburgkwartier (exclusief Hoog Catharijne), Domkwartier en Stadhuiskwartier (binnenstad Utrecht) naar motief, modaliteit en herkomst, 2015



Bron: Strabo (2015).

Weekbezoek aan Hoog Catharijne naar motief en herkomst, 2009



*Alle kengetallen op basis van Strabo (2009). Over bezoek aan musea, attracties en evenementen is geen informatie voorhanden, net als over de modaliteit van bezoekers. Er zijn geen musea in Hoog Catharijne.

Bezoekersmotieven

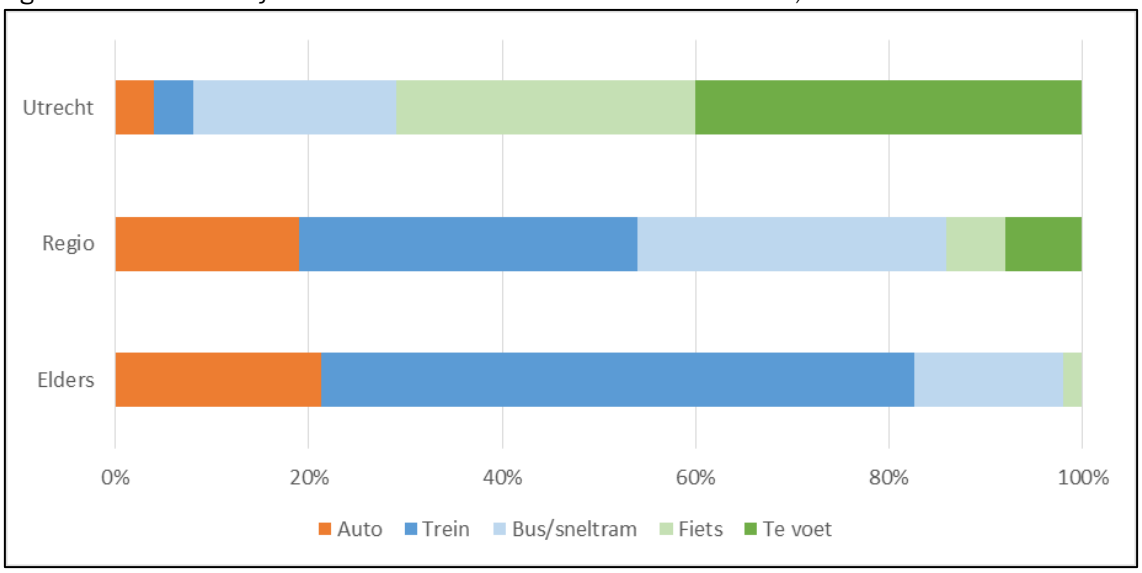
Het belangrijkste primaire bezoekmotief van de Utrechtse binnenstad is winkelen (43 procent). Verder zijn ook werken en wonen relatief belangrijke bezoekmotieven, volgens het onderzoek van Strabo uit 2015. De categorie overig is relatief groot en daar vallen zaken onder als toeristisch bezoek, bezoek aan horecagelegenheid, familiebezoek, een afspraak of een bezoek aan het theater/museum. Culturele voorzieningen in de stad vormen, net als een bezoek aan een horecagelegenheid, een belangrijk secundair bezoekmotief. Uit de analyses van Strabo blijkt dat 10 procent van het totaal aantal bezoekers van de binnenstad (ook) een culturele voorziening bezoekt. In Hoog Catharijne komt twee derde van de bezoekers om te winkelen en voor acht procent is de (dag)horeca de voornaamste reden voor bezoek. Daarnaast komt een op de vier bezoekers niet voor Hoog Catharijne zelf, maar is slechts een passant.

Modaliteit

Strabo (2015) concludeert dat elf procent van de bezoekers van de binnenstad gebruik maakt van de auto. Ter vergelijking: in andere steden met een historische binnenstad, niet zijnde de drie grote steden, komt 26 procent van de bezoekers met de auto. I&O Research concludeert zelfs dat in grote centrumlocaties het aandeel automobilisten gemiddeld bijna vijftig procent is (2016[1]). Het aandeel bezoekers dat met het openbaar vervoer komt ligt in Utrecht met 47 procent aanzienlijk hoger dan in vergelijkbare steden (gemiddeld 30 procent) en 42 procent komt met de fiets of te voet. De modal split[2] van bezoekers aan Hoog Catharijne hebben we niet kunnen achterhalen.

Er zijn duidelijke verschillen in vervoerwijze tussen bezoekers die uit Utrecht zelf komen of van daarbuiten, zie ook Figuur S.1.2 Bezoekers uit de gemeente Utrecht komen voornamelijk te voet (40 procent) of met de fiets (31 procent). Het gebruik van de auto en trein (4 procent) is beperkt. Voor mensen uit de omliggende gemeenten zijn de bus/sneltram (32 procent) en de trein (35 procent) belangrijke vervoermiddelen en ook het autogebruik is hoger (19 procent). Mensen die van buiten de regio komen reizen vaker met de trein (52 procent), terwijl het autogebruik weinig hoger ligt dan bij het bezoek uit de regio (21 procent).

Figuur S.1.2: Vervoerwijze bezoekers binnenstad naar herkomstlocatie, 2015



Omzet in de binnenstad

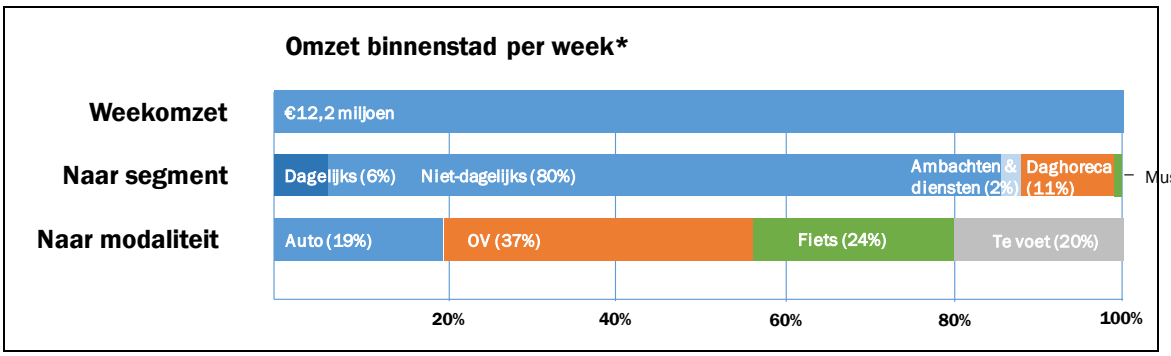
De weekomzet in de Utrechtse binnenstad bedraagt ruim twaalf miljoen euro, te zien in Figuur S.1.3. Van Hoog Catharijne hebben we geen gegevens over de omzetverdeling naar segment of modaliteit.

[1] Centrumlocaties met meer dan 100.000 m² winkelvloeroppervlak, bron: I&O Research, 2016 op basis van het Koopstromenonderzoek (KSO).

[2] Verdeling van bezoekers naar modaliteit: voetganger, fietser, trein/busreiziger (OV) en automobilisten.

Een op de vijf euro's verdiend in de binnenstad is afkomstig van bezoekers die met de auto komen. Dit is een relatief hoog aandeel, omdat maar dertien procent van al het bezoek met de auto komt. Het bezoek dat met het openbaar vervoer komt draagt 37 procent bij aan de omzet. Fietsers en voetgangers dragen samen 44 procent bij. In de volgende paragraaf besteden we verdere aandacht aan het belang van de automobilist.

Figuur S.1.3: Omzet in de Binnenstad van winkelen, horeca en cultuur per week, 2015



*Totaalomzet en omzet naar modaliteit op basis van Strabo (2015). Omzet per week en naar segment op basis van Strabo (2015), aangevuld met omzet musea vanuit gegevens verzameld door Centrummanagement Utrecht (CMU). Niet meegenomen zijn de avond en nachthoreca en attracties/evenementen. De werkelijke omzet in de binnenstad ligt dus hoger.

S3 Vitaliteit economische functies binnenstad

Utrecht heeft een omvangrijk aanbod van winkels, horeca en musea in de binnenstad. Ten opzichte van het landelijk gemiddelde en andere steden in de Randstad presteert de sector goed. Wel zijn er enkele zorgelijke landelijke ontwikkelingen die ook het centrum van Utrecht parten spelen.

Er is sprake van economische krimp in het niet-dagelijkse winkelsegment. Het aantal vestigingen en de winkelvloeroppervlakte is afgenomen terwijl de leegstand in de periode 2011-2016 is toegenomen (bron: KSO 2016, mede als gevolg van sluiting van de V&D). De winkelomzet in de binnenstad is eveneens afgenomen. Hier sluit de ontwikkeling in Utrecht aan op een andere nationale trend: de groei van online winkelen lijkt de voornaamste oorzaak te zijn voor krimp in het winkelsegment. Het aantal mensen dat de stad bezoekt is teruggelopen. Deels wordt dat veroorzaakt doordat mensen vaker aankopen doen via internet. De daling van de bezoekersaantallen worden (deels) gecompenseerd doordat de mensen die wel komen gemiddeld meer uitgeven dan voorheen, vermoedelijk vooral dankzij de positievere economische ontwikkeling in de laatste jaren.

Daarnaast vindt er een verschuiving in het winkelaanbod plaats als gevolg van een veranderende voorkeur van bezoekers. Het aantal vestigingen in de dagelijkse/food branche en in de daghoreca neemt toe. Dit is eveneens een nationale trend die ook in Utrecht waarneembaar is. Ook de musea staan er niet slecht voor, in de afgelopen jaren is het aantal bezoekers jaarlijks toegenomen.

Van de bezoekers komt maar een klein aandeel met de auto. Deze mensen geven relatief hoge bedragen uit. Met name de (deel)segmenten warenhuizen, mode, horeca en musea leunen relatief sterk op bestedingen van de (niet-Utrechtse) automobilist.

S4 Verkeerskundige en economische effecten Omgevingsvisie Beurskwartier – Lombokplein

De effecten voor de stad Utrecht uiten zich op verkeerskundig (als gevolg van herprofilering van de Graadt van Roggenweg en aanverwante ingrepen) en demografisch (toevoegen van woningen en kantorenlocaties) vlak. Beiden hebben uiteindelijk effect op de bestedingen in de binnenstad en dus op de omzetten.

Verkeerskundige effecten

Uit de analyses met het verkeersmodel blijkt dat het alternatief 'Beurskwartier, Lombokplein' (met ingreep in de Graadt van Roggenweg) een beperkt effect heeft op het aantal bezoekers aan het stadscentrum. Het aantal bezoekers zal licht toenemen, als gevolg van het toevoegen van ruimtelijk programma en aanpassingen aan de Graadt van Roggenweg. De effecten op de verschillende modaliteiten verschillen: het aantal automobilisten[3] en OV-reizigers neemt af, maar het aantal fietsers neemt toe.

In de autonome situatie (zonder plan) groeit het openbaar vervoer. In de plansituatie komen er door de ontwikkeling van ruim 2.500 woningen meer bezoekers dicht tegen de binnenstad aan wonen. Hierdoor gaan meer mensen eerder met de fiets of te voet naar de binnenstad. De totale attractie van de binnenstad verandert niet, maar door toename van woningen in de nabijheid berekent het verkeersmodel een verschuiving naar fiets. De verschillen tussen de situatie waarin de stad zich autonoom ontwikkeld en de situatie waarin de plannen uit de Omgevingsvisie Beurskwartier – Lombokplein zijn gerealiseerd, zijn relatief klein en bedragen maar enkele procenten. Wel kan deze verschuiving effect hebben op de bestedingen. De verschillende modaliteiten kennen namelijk een verschillend uitgavepatroon[4]. De inschatting van deze effecten komt in de volgende paragraaf aan bod.

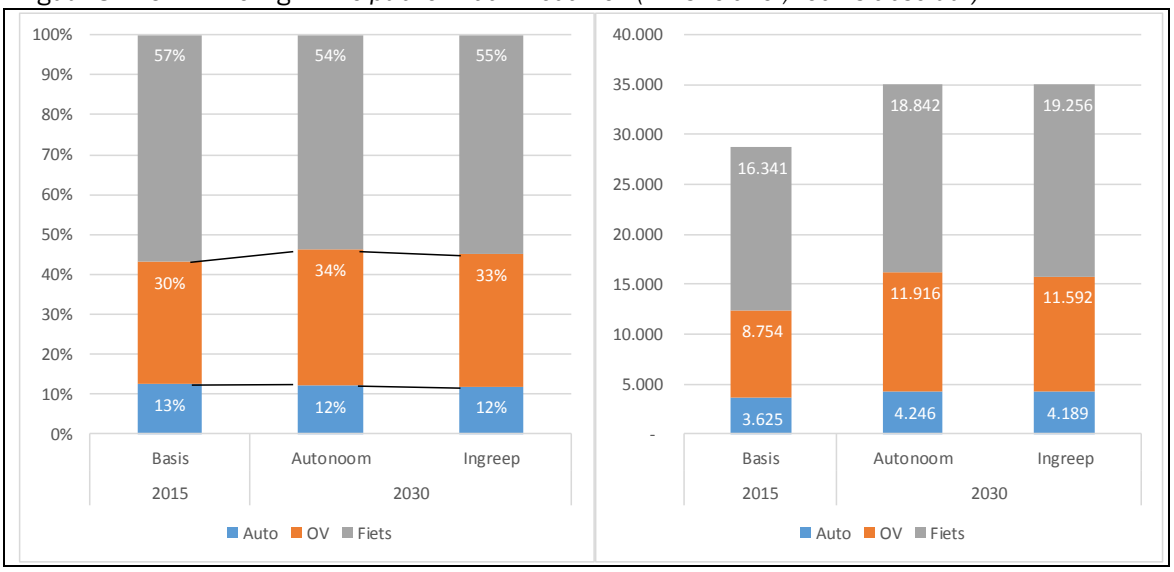
In figuur S.4 is de ontwikkeling van het winkelend publiek aan de binnenstad weergegeven. In de figuur zijn de verschillen tussen de basissituatie (uitgangspunt van het aantal bezoekers aan de binnenstad met motief winkelen in 2015), de autonome situatie in 2030 (de ontwikkeling van de stad Utrecht, in termen van infrastructuur en ruimtelijk programma, zonder toevoeging van het ruimtelijke programma

[3] Vrachtverkeer is geen onderdeel van de modaliteit auto, deze is in het verkeersmodel van de gemeente Utrecht wel apart uitgesplitst, maar niet aangeleverd. De gevolgen voor vrachtverkeer (en daarmee bijvoorbeeld de bevoorrading van winkels) op het gebied van reistijden kunnen wij om die reden niet exact inschatten. Logische aanbeveling aan de gemeente Utrecht is dat het zorg draagt dat tijdens werkzaamheden in het projectgebied de bereikbaarheid voor distributeurs van winkels niet of slechts gering in het gedrang komt.

[4] Waarbij mogelijk ook geldt dat mensen die daadwerkelijk een modal shift maken (bijvoorbeeld van auto naar fiets) hun uitgavepatroon niet zomaar zullen aanpassen, gegevens daarover zijn niet bekend. Wij baseren ons om die reden op de kengetallen beschikbaar via Strabo (2015) over de gemiddelde uitgaven per persoon per modaliteit.

Beurskwartier/Lombokplein en aanpassing van de Graadt van Roggenweg) en de situatie in 2030 met 'ingreep' (toevoeging van het ruimtelijk programma en aanpassing Graadt van Roggenweg) weergegeven. De modaliteit 'lopen' zit niet in het verkeersmodel en is om die reden ook niet weergegeven in het overzicht.

Figuur S.4: Ontwikkeling winkelpubliek naar modaliteit (links relatief, rechts absoluut)



Bron: verkeersmodel gemeente Utrecht (2017)

Economische effecten

De berekening van het economische effect is gebaseerd op de effecten vanuit het verkeersmodel en kengetallen uit het onderzoek van Strabo over gemiddelde bestedingen per bezoekersgroep. Op basis van die aannames is een inschatting gemaakt van de verandering van het aantal reizigers, als gevolg van het toevoegen van ruimtelijk programma in het Beurskwartier en Lombokplein en aanpassingen in de verkeersinfrastructuur in het gebied. De inschatting is dat in 2030 het aantal winkelende automobilisten ongeveer 1,5 procent lager is, het aantal OV-bezoekers dat komt winkelen 2,7 procent lager is en het aantal fietsers dat gaat winkelen 2,2 procent hoger is, dan in de situatie waarin de plannen niet worden gerealiseerd. Het effect is ingeschat voor 2030, hoe het verkeer zich tot die periode ontwikkelt (dus na ingreep en voor 2030) is niet precies bekend, dat zal mede afhangen van de fasering van ingrepen. Het hangt eveneens af van het gedrag van het winkelende publiek, uit een literatuurstudie blijkt dat, als er een effect optreedt, deze effecten vaak vlak na het ingrijpen in de bereikbaarheid iets groter zijn en na verloop van tijd weer afvlakken.

De verandering in het aantal bezoekers per motief en kengetallen van Strabo (2015) over bestedingen per persoon per motief zijn gebruikt om een inschatting te maken van het economische effect. Aangetekend dient te worden dat bezoekers die daadwerkelijk een *modal shift* maken, bijvoorbeeld vanuit het OV overstappen op de fiets, mogelijk niet zomaar hun uitgavepatroon veranderen. Gegevens daarover zijn niet bekend. Eveneens is onbekend of (en hoe groot) er een *modal shift* is naar de modaliteit

'lopen', gegevens daarover zitten niet in het verkeersmodel. We weten vanuit de gegevens van Strabo (2015) wel dat voetgangers een relatief grote groep bezoekers van de binnenstad zijn.
De conclusie voor het economische effect is dat door de plannen voor het Beurskwartier, Lombokplein en de Graadt van Roggenweg de totale weekomzet in de binnenstad nauwelijks zal veranderen. De verwachte afname van bestedingen van automobilisten en OV-reizigers worden naar verwachting gecompenseerd door een toename van bestedingen van fietsers en voetgangers. Uit de berekeningen (waar het positieve effect van bestedingen van voetgangers niet zijn meegenomen) komt een zeer kleine daling van de totale bestedingen. Omdat het berekende effect binnen de nauwkeurigheidsmarges van het model vallen en omdat de extra bestedingen van voetgangers (nieuwe bewoners van het gebied) niet zijn meegenomen, is de conclusie dat het netto effect heel beperkt zal zijn. Omdat het effect zo klein is, is niet vast te stellen of de richting van het effect positief of negatief zal zijn.

Effecten per segment

Kijkend naar de effecten onder de verschillende segmenten die onder detailhandel, recreatie en horeca vallen. Dan verwachten we dat de effecten in het segment ambachten/diensten wat negatiever zullen zijn dan in andere segmenten, maar ook hier zal de impact beperkt zijn. Er zijn daarnaast ook bepaalde branches die mogelijk profiteren van het feit dat meer mensen met de fiets naar de stad komen, bijvoorbeeld winkels in sportartikelen en mode.

Reflectie op conclusies economische effect

De onderzochte en geanalyseerde effecten op economisch vlak volgen uit het verkeersmodel van de gemeente Utrecht (VRU 3.3u). Uit dat model blijkt dat de aanpassing aan de Graadt van Roggenweg zorgt voor een beperkte toename van de reistijd, ondanks de afwaardering van de weg naar 30 km/u en 2x1 rijstrook. De reden daarvoor is volgens de modeldeskundigen dat ook enkele andere infrastructurele maatregelen genomen worden, zoals het beperken van het aantal kruisingen op de weg en door automatisering van kruispunten (door regulering van bijvoorbeeld verkeerslichten kan de intensiteit op de weg beïnvloed worden). Dit zorgt ervoor dat de effecten op de reistijd, als gevolg van het terugbrengen van de capaciteit op de Graadt van Roggenweg, beperkt zijn.

De impact op het aantal reizigers en op de omvang van het winkelende publiek die uit het model komt is plausibel. Deze is beperkt omdat bezoekers aan de binnenstad vooral buiten de spitsen rijden. Er is een verschuiving van bezoekers in de modaliteitskeuze. Ze stappen voor een beperkt deel over van de auto en het openbaar vervoer op de fiets (en mogelijk zullen zij ook gaan lopen, maar deze modaliteit zit niet in het verkeersmodel). Dat lijkt logisch omdat dicht tegen het centrum aan een OV-terminal wordt gerealiseerd en het toegevoegde ruimtelijke programma ook dicht tegen de stad aan is gelegen, waardoor het waarschijnlijk is dat meer mensen gebruik zullen maken van de fiets.

Zoals gezegd verwachten wij dat het uiteindelijke economische effect zeer beperkt zal zijn, naar verwachting zijn andere trends en ontwikkelingen meer van invloed op de economische vitaliteit in de binnenstad en de ontwikkeling daarvan. Wij denken bijvoorbeeld aan enkele algemene trends die momenteel ook al op de retail afkomen, zoals de opkomst van online winkelen, maar ook de service en kwaliteit van de fysieke winkels zelf en de kwaliteit van de openbare ruimte. Dit zijn factoren die een

dominantere rol zullen spelen dan de aanpassingen aan de Graadt van Roggenweg en het toevoegen van ruimtelijk programma in het Beurskwartier en Lombokplein.

1 Inleiding

Het vernieuwen van het stationsgebied staat sinds 2000 in de gemeente Utrecht hoog op de agenda. De aanleiding daartoe was dat er sinds de bouw van Hoog Catharijne sprake was van '*achterstallig onderhoud, verloedering, een groeiend aantal reizigers en een groeiend aantal inwoners van de stad*'[5]. De historische binnenstad en het stationsgebied waren twee aparte delen van de binnenstad, het doel van de vernieuwing is om deze twee gebieden weer met elkaar te verbinden tot een samenhangend geheel. Daarmee worden leefbaarheid en veiligheid verbeterd en ontstaat meer ruimte voor cultuur, ontspanning en het verbeteren van de bereikbaarheid.

De eerste fase van het Masterplan, dat in 2003 verscheen, is grotendeels in uitvoering. Dit Masterplan voorzag voornamelijk in het verbinden van de binnenstad aan de oostelijke zijde van het station met het stationsgebied. Fase twee voorziet in aanpak en vernieuwing van de westzijde van het stationsgebied, onder meer in de projecten Beurskwartier en Lombokplein. Naarmate de plannen voor deze tweede fase concreter worden, is ook meer inzicht in de effecten voor gebruikers van het gebied en toeleidende infrastructuur verkregen. Er liggen op dit moment nog enkele mogelijkheden voor om de infrastructuur naar de binnenstad en aanpak van het Beurskwartier in te richten. Ter ondersteuning van de keuzes die nog gemaakt kunnen worden, wenst de gemeente Utrecht, mede naar aanleiding van het 'Amendement onderbouw maaiveld-oplossing' (nummer 55, 9 juli 2015) in de gemeenteraad, inzicht in de effecten voor de economische activiteiten in de binnenstad.

Voorliggend rapport doet verslag van het onderzoek dat economisch onderzoeks- en adviesbureau Decisio heeft uitgevoerd naar de economische effecten van het realiseren van de plannen in de *Omgevingsvisie Beurskwartier – Lombokplein – naar een groter centrum* (zie voor uitgebreidere situatieschets hoofdstuk 2).

Leeswijzer

Het vervolg van dit rapport doet verslag van de huidige situatie rondom het station van Utrecht en van de plannen om het Beurskwartier en Lombokplein aan te pakken (hoofdstuk 2). In hoofdstuk 3 gaan we in op de huidige situatie en de ontwikkelingen in de Utrechtse binnenstad als het gaat om detailhandel, horeca en cultuur, we geven eveneens een schets van de economische vitaliteit van de functies in de binnenstad. Tot slot gaan we in hoofdstuk 4 in op de effecten op verkeer, demografie en economie als gevolg van de ruimtelijke programmering en aanpassingen aan de Graadt van Roggenweg. In hoofdstuk 5 stippen we kort de conclusies van het onderzoek aan.

[5] Bron: www.cu2030.nl

2 Omgevingsvisie Beurskwartier – Lombokplein – naar een groter centrum

In dit hoofdstuk beschrijven we de plannen die zijn geformuleerd voor fase 2 van het Masterplan Stationsgebied Utrecht, die een plaats hebben gekregen in de *Omgevingsvisie Beurskwartier – Lombokplein - 'Naar een groter centrum'* (2017). De onderstaande figuur uit de Omgevingsvisie geeft weer hoe de westelijke centrumzijde van Utrecht er in de toekomst uit moet komen te zien: '*het westelijk deel van het stationsgebied wordt onderdeel van het centrum, een uitbreiding van de historische binnenstad. Dit nieuwe deel van het centrum zal een toonbeeld worden van een gezonde, duurzame stad'*. Het Jaarbeursgebied wordt een 'A-gebied', door het volledig bij het centrum te betrekken, waarbij de auto te gast is en de inrichting met name wordt afgestemd op fietsers en voetgangers. Er zijn plannen voor verdichting in de wijken vlak naast het station, waarbij ook sprake is van een gedeeltelijke verplaatsing van de Jaarbeurs (Beurskwartier). Om levendigheid in het gebied te versterken en fietsers en voetgangers de ruimte te geven wordt de Graadt van Roggenweg tot aan de Daalsetunnel aangepast, in het gebied (op en rondom het Westplein) is '*de auto te gast*'. De breedte wordt vanaf de Koningsbergerstraat teruggebracht naar 2x1 rijstrook, de snelheid gaat terug naar 30 km/u en vanaf het Lombokplein wordt de weg ingericht als een drukke stedelijke stadsstraat.

Bron: Omgevingsvisie Beurskwartier - Lombokplein, gemeente Utrecht – Concept 2 februari.

In de plannen zijn de projecten Beurskwartier en Lombokplein opgenomen, net als de herprofilering van de Graadt van Roggenweg (daar waar op de animatie het 30km zonebord staat). In het vervolg van dit hoofdstuk gaan we nader in op de ruimtelijke programmering in deze projecten.

2.1 Beurskwartier

Door een grondruil tussen de gemeente Utrecht en de Jaarbeurs komen in 2023 de parkeerterreinen P1 en P3 in handen van de gemeente. De ruimte die beschikbaar komt ligt vlak naast het station en biedt daarmee bij uitstek mogelijkheden voor een grootschalige transformatie. In de Omgevingsvisie is de volgende doelstelling voor dit gebied geformuleerd: '*samen met de eerste fase ontstaat een levendige mix, een gemengd stedelijk gebied. De unieke ligging wordt zo volledig uitgenut. Juist dit is de plek waar een nieuw gemengd hoogstedelijk centrum milieu grote kans van slagen heeft. (..) Trefwoorden voor het Beurskwartier zijn hoogstedelijk met menselijke maat, groen, duurzaam, stedelijke mix, contrastrijk en kleurrijk, innovatief met lef, en Utrechts*'. In het gebied wordt ingezet op een mix van bestemmingen '*die elkaar aanvullen en versterken*'. Het ruimtelijk programma dat daarbij past is opgenomen in Tabel 2.1.

Tabel 2.1: Ruimtelijk programma Beurskwartier

Ruimtelijk programma Beurskwartier		
Wonen	208.500	m2 bvo (ca. 3.000 woningen)
Flexibele invulling: wonen of werken	15.000	m2 bvo (of ca. 250 woningen)
Werken	50.000	m2 bvo
Plint grootschalig	4.000	m2 bvo
Plint kleinschalig	1.000	m2 bvo
Voorzieningen	10.000	m2 bvo
Totaal	**288.500**	**m2 bvo**

Bron: Omgevingsvisie, 2017

De ruimtelijke plannen voor het Beurskwartier voorzien, volgens de meest recente plannen, voornamelijk in het toevoegen van woningen. Er worden minimaal 3.000 woningen toegevoegd. Er is daarnaast ruimte voor kantoren en een invulling van de plinten (horeca en/of winkels). In onderstaand kader is een karakterschets voor het Beurskwartier opgenomen, volgend uit het Zeven keuzedocument.

Karakterschets Beurskwartier

Het Beurskwartier is het kerngebied van het 'Nieuwe Centrum', de plek waar de principes van de gezonde stad worden uitgedragen. Een prominent onderdeel is de Centrumboulevard: grootstedelijk, iconisch, opvallend, gedurfd en expressief, met commerciële en culturele functies voor het grote publiek. Het is een levendige zone voor ontmoeting, verblijf en vermaak. Aan weerszijden liggen twee gebieden in de luwte, contrastrijke en sfeervolle plekken met een eigen karakter. P1 is een hoogstedelijke woonomgeving – iconisch vormgegeven en een jonge uitstraling. P3 is iets minder stedelijk en sluit meer aan op de Veilinghaven en de Croeselaan: contrastrijk, onge-

dwongen, fijnmazig en veelzijdig. Beide gebieden zijn toegankelijk, doorwaadbaar en uitnodigend met in de plinten kleinschalige centrumfuncties. Het gehele gebied is baanbrekend op het gebied van energieopwekking, groene gevels, waterretentie en 'vergroenting' van daken.

2.2 Lombokplein

Het Lompbokplein is het gebied rondom het Westplein. Momenteel heeft het Westplein vooral een verkeersfunctie. Deze functie zal verdwijnen, er wordt gestreefd naar een meer compacte verkeersoplossing, waardoor ruimte ontstaat voor nieuwe functies *'die bijdragen aan het 'afronden' van Lombok'* (uit de Omgevingsvisie). Over het verkeersplein loopt nu een relatief snelle autoverbinding in het vervolg van de Graadt van Roggenweg richting de binnenstad. Op het gebied van verkeer en vervoer zal de grootste ingreep zijn dat wordt gezorgd voor '*aantrekkelijke langzaamverkeerverbindingen met de binnenstad*', door de weg om te vormen naar een *stedelijke stadsstraat*.

Er wordt daarnaast ruimtelijk programma toegevoegd in het gebied. In totaal gaat het om een toevoeging van 71.200 vierkante meter bvo. Minimaal de helft van het programma zal worden ingevuld door woningen. Het betreft een toevoeging van circa 600 woningen en 7.000 vierkante meter kantooroppervlak, daarnaast is ruimte voor horeca/winkels in de plinten. In Tabel 2.2 is het beoogde ruimtelijk programma opgenomen.

Tabel 2.2: Ruimtelijk programma Kop van Lombok

Programma Kop Lombok		
Wonen	43.200	m2 bvo (600 woningen)
Flexibele invulling: wonen of werken	10.000	m2 bvo (of 150 woningen)
Werken	7.000	m2 bvo
Plint grootschalig	4.000	m2 bvo
Plint kleinschalig	2.000	m2 bvo
Voorzieningen	5.000	m2 bvo
Totaal	**71.200**	**m2 bvo**

Bron: Omgevingsvisie, 2017

In onderstaand kader is een karakterschets van het toekomstige Lombokplein opgenomen.

Karakterschets Lombokplein

Over de toekomstige identiteit van het Lombokplein bestaan de volgende gedachten. Het Lombokplein wordt een bijzonder gemengd centrummilieu dat in de eerste plaats 'Lomboks' is – fijnmazig, kleurig, exotisch, sfeervol, onconventioneel en onafhankelijk. Daarnaast is het Lombokplein de schakel naar de historische binnenstad. De sfeer is ongedwongen en het gebied richt zich op ontmoeten, verbinden en verblijven. Mensen identificeren zich graag met het Lombokplein – het is een plek waar veel te zien, te ruiken, te proeven en te beleven is.

2.3 Graadt van Roggenweg

De Graadt van Roggenweg is nu een van de belangrijkste autotoegangswegen vanaf snelweg A2 en vanuit Utrecht Leidsche Rijn naar de binnenstad. Om de leefbaarheid in met name het gebied rondom het Lombokplein te verbeteren is in de Omgevingsvisie Beurskwartier/Lombokplein voorzien in een aanpak van de Graadt van Roggenweg. De weg wordt afgewaardeerd vanaf de Koningsbergerstraat. Nu is de gehele weg richting het Westplein 2x2 rijstroken, maar vanaf het kruispunt met de Koningsbergerstraat wordt de weg omgezet naar 2x1 rijstrook, waar een maximumsnelheid van 30 km/u wordt toegestaan. Daarmee gaat de capaciteit van de weg omlaag. Met behulp van enkele aanvullende infrastructurele ingrepen (andere ontsluiting van woonwijken en het Jaarbeursgebied) is het de bedoeling dat ook de intensiteit op het Westplein omlaag gaat van de huidige 20.000 naar 17.000 voertuigen per dag (bron: verkeersmodel gemeente Utrecht, VRU 3.3u).

De weg wordt om het NH-hotel verlegd en krijgt vanaf daar tot aan de Daalsetunnel het karakter van een *drukke stedelijke stadsstraat*, met meer groen en langsparkeren. De weg wordt zo '*beter oversteekbaar en krijgt meer verblijfskwaliteit*'.

In de Omgevingsvisie is een toekomstbeeld voor de Graadt van Roggenweg gegeven, zie onderstaand kader. Een impressie van de gewenste situatie is weergegeven in Figuur 2.1.

Karakterschets Graadt van Roggenweg
De Graadt van Roggenweg is een plek van entree en verbinding, de schakel tussen Lombok en het Beurskwartier, tussen de historische binnenstad en het 'Nieuwe Centrum'. Het gebied rondom het NH hotel is de dynamische poort – hier geldt allure en diversiteit, hier is de gezonde stad zichtbaar.

Figuur 2.1: Huidige en gewenste situatie inrichting Graadt van Roggenweg bij de Kop van Lombok.

2.4 Totaal ruimtelijk programma

Het ruimtelijk programma aan de westzijde van het centrum beperkt zich niet tot het Lombokplein en het Beurskwartier. Er worden daarnaast nog projecten gerealiseerd in het Muntkwartier, de Dichterswijk, Parkhaven en de Merwedekanaalzone. Deze plannen liggen wat verder in de toekomst, vandaar dat de focus van dit onderzoek ligt op het Beurskwartier en de Kop van Lombok waar gezamenlijk

315.000 vierkante meter bvo wordt ontwikkeld. Het grootste deel daarvan wordt ingezet om woningen te realiseren. Het totale ruimtelijk programma is samengevat in Tabel 2.3.

Tabel 2.3: Ruimtelijk programma Beurskwartier en Kop van Lombok

Programma-tabel totaal fase 2		
Wonen	251.700	m2 bvo (3.600 woningen)
Flexibele invulling: wonen of werken	25.000	m2 bvo (of 400 woningen)
Werken	57.000	m2 bvo
Plint grootschalig	8.000	m2 bvo
Plint kleinschalig	3.000	m2 bvo
Voorzieningen	15.000	m2 bvo
Totaal	**359.700**	**m2 bvo**

Bron: Omgevingsvisie, 2017

Het ruimtelijk programma bevat plannen voor het realiseren van minimaal 3.600 tot maximaal 4.000 woningen. Ervan uitgaande dat er ongeveer 3.600 woningen worden gerealiseerd, zorgt dit voor een toename van ongeveer 6.800 inwoners in het westelijk centrumgebied[6].

[6] Op basis van de gemiddelde huishoudensgrootte van de gemeente Utrecht (1,9 mensen per huishouden) (bron: CBS Statline 2015).

3 Ontwikkelingen en huidige situatie binnenstad Utrecht

In dit hoofdstuk gaan we in op het economische belang van bezoekers aan het centrum van Utrecht. Eerst geven we in paragraaf 3.1 een overzicht van de kenmerken van bezoekers aan het Utrechtse centrum, waarbij we onderscheid maken tussen winkelcentrum Hoog Catharijne en de historische binnenstad. We kijken hierbij naar drie economische 'segmenten': winkelbezoek, uitgaan/horeca en cultuur/evenementen. In paragraaf 3.2 gaan we gedetailleerd in op het winkelsegment, waarbij we de Utrechtse situatie in nationaal perspectief plaatsen, enkele trends en ontwikkelingen schetsen en het belang van de automobilist duiden. We sluiten af met een paragraaf over de overige segmenten en het economische belang van het bezoek met de auto voor deze segmenten.

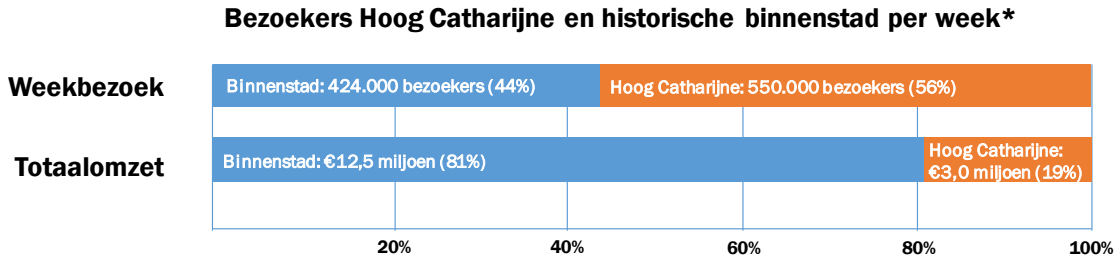
3.1 Bezoekers Utrecht Centrum

Detailhandel, horeca/uitgaan en culturele evenementen zijn belangrijke economische pijlers/segmenten voor de bedrijvigheid in de binnenstad. In deze paragraaf geven we een overzicht van de algemene bezoeker aan de binnenstad. We richten ons hierbij op het centrum, dat we definiëren als de historische binnenstad[7] en het winkelcentrum Hoog Catharijne.

3.1.1 Bezoek Hoog Catharijne en de historische binnenstad

Uit onderzoek van Strabo (2015) blijkt dat elke week ongeveer 550.000 mensen het centrum van Utrecht bezoeken. Het grootste deel daarvan bezoekt ook de historische binnenstad, het overzicht van deze gegevens is opgenomen Figuur 3.1.

Figuur 3.1: Wekelijks bezoek aan Hoog Catharijne en Binnenstad en omzet van detailhandel, horeca en cultuur, 2015



*Bezoekers binnenstad zijn afkomstig uit Strabo (2015). Bezoekers Hoog Catharijne zijn afkomstig uit Strabo (2009). De omzet in de binnenstad is bepaald op basis van Strabo, 2015 en de omzet in Hoog Catharijne op basis van winkelvestigingsinformatie van de gemeente Utrecht en eigen berekeningen. Hierbij is horeca/uitgaan niet meegenomen.

[7] Veel van onze gegevens over de historische binnenstad baseren we op een passantenonderzoek van Strabo uit 2015. Hun afbakening van de historische binnenstad beslaat het 'kernwinkelgebied' van de Oudegracht en haar zijstraten. De bovengrens is de Lange Jansstraat en de ondergrens de Haverstraat. De Voorstraat, Janskerkhof en Nobelstraat nemen wij niet mee in de analyse.

Bezoekersaantallen

Het aantal unieke bezoekers aan de Utrechtse binnenstad (excl. Hoog Catharijne) ligt in 2015 wekelijks rond de 424 duizend[8]. Meer dan de helft van deze bezoekers geeft geld uit in winkels. Er komen veertien procent minder bezoekers dan in 2009 en elf procent minder dan in 2012. De wegblijvende mensen zijn vooral bezoekers van buiten de stad.

Hoog Catharijne trekt, mede dankzij de ligging aan het Centraal Station, een hoog aantal bezoekers, in 2009 ongeveer 550 duizend[9]. Hiermee trekt dit winkelcentrum de meeste bezoekers van alle Nederlandse overdekte winkelcentra[10]. De ontwikkeling van het bezoek is niet bekend.

Tussen de bezoekers van beide gebieden zit overlap. Een op de vier bezoekers van Hoog Catharijne gebruikt het gebied als een passage tussen het openbaar vervoer en de binnenstad. Meer dan de helft van de bezoekers aan de binnenstad bezoekt ook Hoog Catharijne (Strabo, 2015).

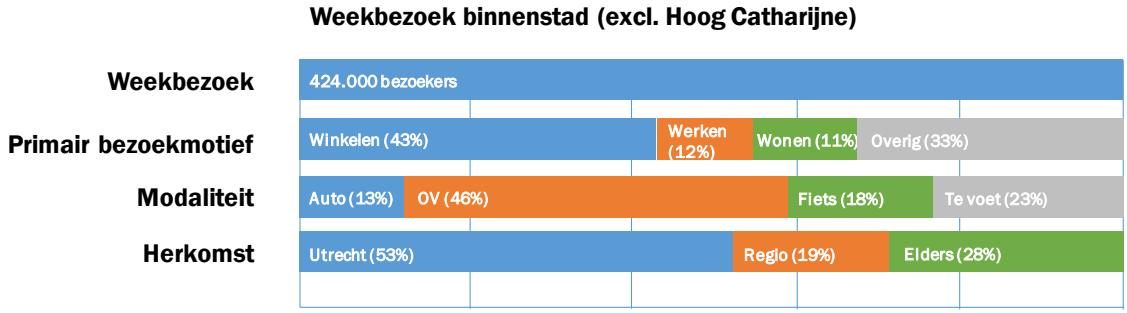
Uitgaven en omzet

Dit komt ook tot uiting in de verschillen tussen de gemiddelde besteding van bezoekers in de gebieden. In de binnenstad geeft een bezoeker gemiddeld 29,40 euro uit aan detailhandel, horeca en cultuur. In Hoog Catharijne slechts 4,60 euro. In de binnenstad is de gemiddelde besteding tussen 2009 en 2015 gestegen. In 2009 was deze namelijk nog 23,- euro per persoon. Ook de gerealiseerde omzet is in de binnenstad (12,5 miljoen euro) hoger dan in Hoog Catharijne (3,0 miljoen euro, excl. ambachten/diensten, daghoreca en musea).

3.1.2 Kenmerken bezoekers

In Figuur 3.2 zijn enkele kenmerken van bezoekers aan de binnenstad weergegeven. In het vervolg van deze paragraaf gaan we nader in op deze kenmerken, waarbij we, waar mogelijk, een vergelijking maken met Hoog Catharijne (de kenmerken van die bezoekers zijn weergegeven in Figuur 3.3).

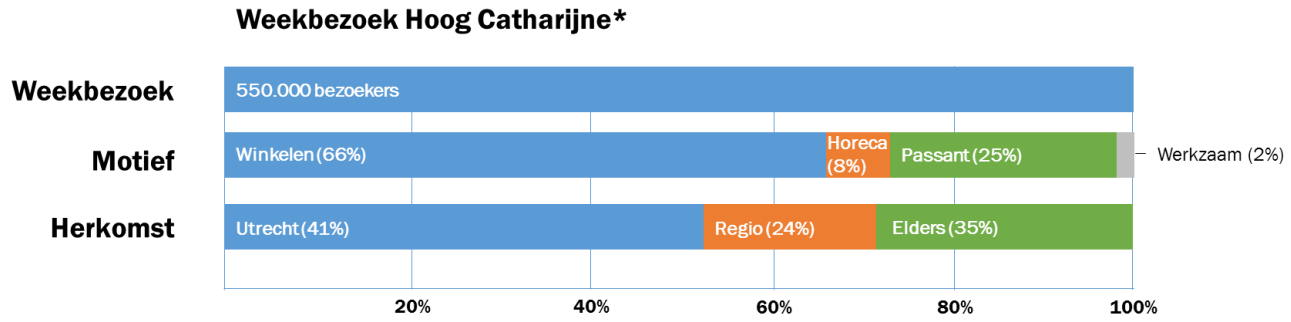
Figuur 3.2: Weekbezoek aan de binnenstad naar motief, modaliteit en herkomst, 2015



Bron: Strabo (2015). Afbakening binnenstad volgens de kaart van Strabo, opgenomen in bijlage 2.

[8] Strabo, 2015
[9] Strabo, 2009
[10] http://www.commascom.nl/content-cijfers.html, ingezien op 5 januari 2017

Figuur 3.3: Weekbezoek aan Hoog Catharijne naar motief en herkomst, 2009



*Alle kengetallen op basis van Strabo (2009). Over bezoek aan musea, attracties en evenementen is geen informatie voor handen. Er zijn geen musea in Hoog Catharijne.

Bezoekersmotieven

Het belangrijkste primaire motief om de Utrechtse binnenstad[11] te bezoeken is winkelen (43 procent). Verder zijn ook werken en wonen relatief belangrijke bezoekersmotieven, volgens het onderzoek van Strabo. De categorie overig is relatief groot en daar vallen zaken onder als toeristisch bezoek, bezoek aan horecagelegenheid, familiebezoek, een afspraak of een bezoek aan het theater/museum. Culturele voorzieningen in de stad vormen, net als een bezoek aan een horecagelegenheid, een belangrijk secundair bezoekmotief. Uit de analyses van Strabo blijkt dat 10 procent van het totaal aantal bezoekers van de binnenstad (ook) een culturele voorziening bezoekt. In Hoog Catharijne komt twee derde van de bezoekers om te winkelen en voor acht procent is de (dag)horeca de voornaamste reden voor bezoek. Daarnaast komt een op de vier bezoekers niet voor Hoog Catharijne zelf, maar is slechts een passant.

Modaliteit

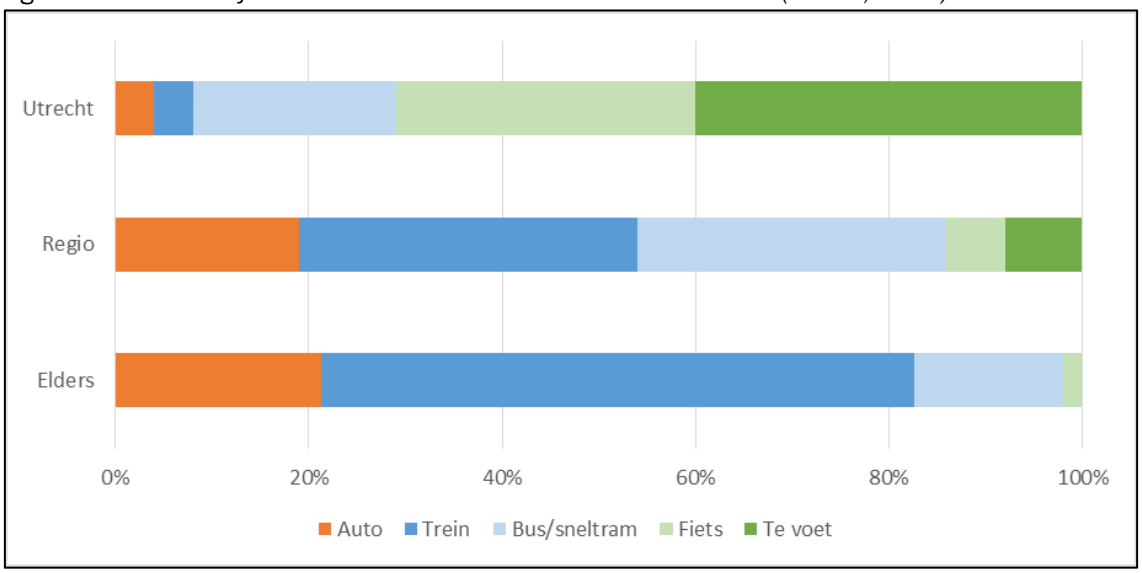
Strabo (2015) concludeert dat elf procent bezoekers van de binnenstad gebruik maakt van de auto. Ter vergelijking: andere grote centrumlocaties hebben een gemiddeld aandeel automobilisten van bijna vijftig procent (I&O Research, 2016)[12]. Het aandeel bezoekers dat met het openbaar vervoer komt ligt in Utrecht met 47 procent aanzienlijk hoger dan in vergelijkbare steden (gemiddeld 30 procent) en 42 procent komt met de fiets of te voet. De modal split[13] van bezoekers aan Hoog Catharijne is niet bekend.

Er zijn duidelijke verschillen in vervoerwijze tussen bezoekers die uit Utrecht zelf komen of van daarbuiten, zie ook Figuur 3.4. Bezoekers uit de gemeente Utrecht komen voornamelijk te voet (40 procent) of met de fiets (31 procent). Het gebruik van de auto en trein (4 procent) is beperkt. Voor mensen uit de omliggende gemeenten zijn de bus/sneltram (32 procent) en de trein (35 procent) belangrijke

[11] In de afbakening van Strabo betreft het het Vredenburgkwartier, Domkwartier en Stadhuiskwartier, exclusief Hoog Catharijne. In Bijlage 2 is een kaart van het projectgebied opgenomen.
[12] Centrumlocaties met meer dan 100.000 m² winkelvloeroppervlak, bron: I&O Research, 2016.
[13] Verdeling van bezoekers naar modaliteit: voetganger, fietser, trein/busreiziger (OV) en automobilisten.

vervoersmiddelen en ook het autogebruik is hoger (19 procent). Mensen die van buiten de regio komen reizen vaker met de trein (52 procent), terwijl het autogebruik weinig hoger ligt dan bij het bezoek uit de regio (21 procent).

Figuur 3.4: Vervoerwijze bezoekers binnenstad naar herkomstlocatie (Strabo, 2015)

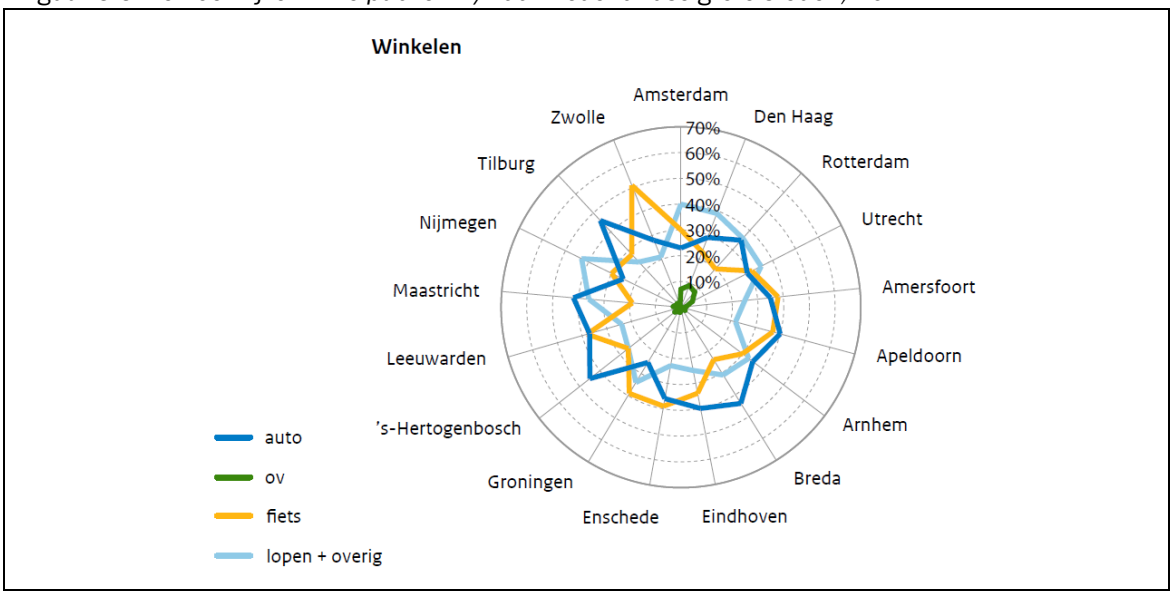


Vervoerwijze winkelpubliek

Kijken we naar het winkelpubliek in het bijzonder dan zien we dat, van de grote steden, alleen Groningen, Nijmegen en Amsterdam een lager aandeel automobilisten hebben (zie ook Figuur 3.5). Uit onderzoek van het KiM (2015) blijkt dat het aandeel actieve modi (fietsers en voetgangers) van bezoekers aan Utrecht hoger ligt dan in veel andere steden. Alleen Amsterdam, Groningen en Zwolle kennen een hoger aandeel voetgangers en fietsers.

Het auto- en OV-gebruik verschilt aanzienlijk van de gevonden waarden in het Strabo onderzoek dat zich op alle bezoekers toelegde. Dit kan mogelijk betekenen dat de voorkeuren van het winkelpubliek afwijken van die van de gemiddelde bezoeker. Het verschil kan ook ontstaan zijn door een verschil in methodologie tussen beide onderzoeken.

Figuur 3.5: Vervoerwijze winkelpubliek in/naar Nederlandse grote steden, 2014

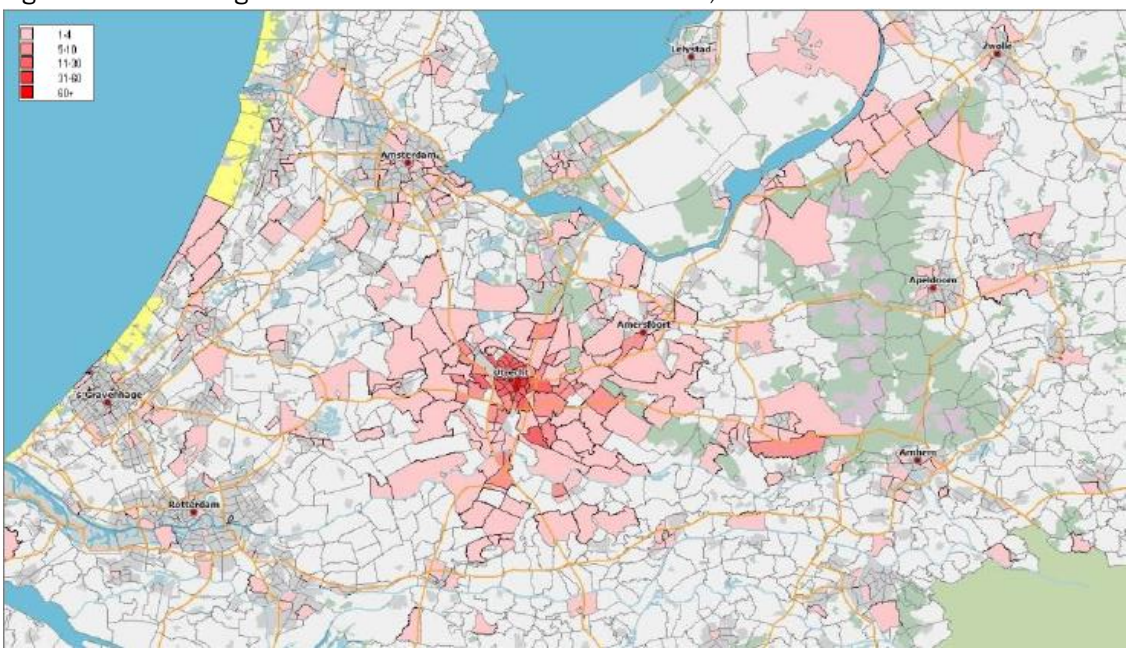


Bron: KiM (2015)

Herkomst

Meer dan de helft van de bezoekers aan de binnenstad woont in de gemeente Utrecht. Daarnaast is een relatief groot aandeel van buiten de provincie afkomstig: bijna een op de drie. Een op de vijf bezoekers komt uit de regio. Figuur 3.6 toont de regionale spreiding van de bezoekers.

Figuur 3.6:Herkomstgemeenten bezoekers Binnenstad Utrecht, 2015



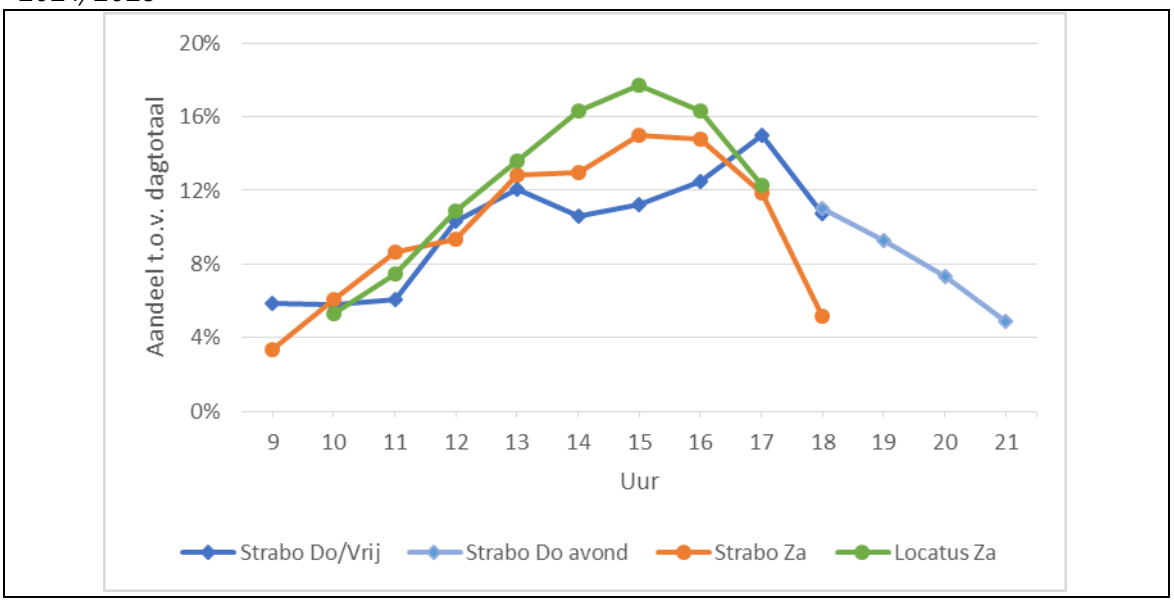
Bron: Strabo (2015)

Hoog Catharijne trekt relatief veel bezoek van buiten Utrecht aan. Een op de vier bezoekers komt uit de provincie Utrecht en een op de drie vanuit andere locaties in Nederland.

Bezoektijden publiek

In het weekend is er meer publiek in de binnenstad dan op weekdagen. Strabo (2015) telde bij vergelijkbare weersomstandigheden op een vrijdag 22 procent minder mensen dan op een zaterdag. Het is aannemelijk dat in het weekend vooral winkelend- en cultuurpubliek naar de stad trekt, terwijl er aanzienlijk minder woon-werk verkeer is. Daarnaast is er ook een verschil in spreiding over de dag. In het weekend bezoeken relatief veel mensen de stad in de middag. Op de weekdagen zijn er duidelijke pieken rond de lunchpauze en aan het einde van de werkdag, met een lichte daling ertussenin. Op donderdag is tot negen uur gemeten. Hiermee is ook een deel van het uitgaanspubliek meegenomen. Na zes uur neemt het vertrekkende publiek geleidelijk af. Het aantal vertrekkende bezoekers tussen acht en negen in de avond is vergelijkbaar in omvang met de aantallen tussen acht en negen in de ochtend. Het overzicht van het aantal bezoekers per uur in de binnenstad van Utrecht is opgenomen in Figuur 3.7. In dat figuur ontbreekt de verdeling op zondagen, uit gegevens van Strabo blijkt dat de verdeling op zondag gelijke tred houdt met de verdeling op zaterdag.

Figuur 3.7: Aantal bezoekers dat per uur de binnenstad van Utrecht verlaat ten opzichte van het totaal, 2014/2015



Bron: Strabo (2015) en Locatus (2014), bewerking Decisio

Waardering binnenstad

De gemiddelde bezoeker aan Utrecht is tevreden over de binnenstad. In een onderzoek van Q&A (2015) krijgt de binnenstad van respondenten gemiddeld een 7,4 op een schaal van 1 tot 10. Het hoogst gewaardeerd wordt het horeca-aanbod. Ook het winkelaanbod en de sfeer en beleving scoren hoog.

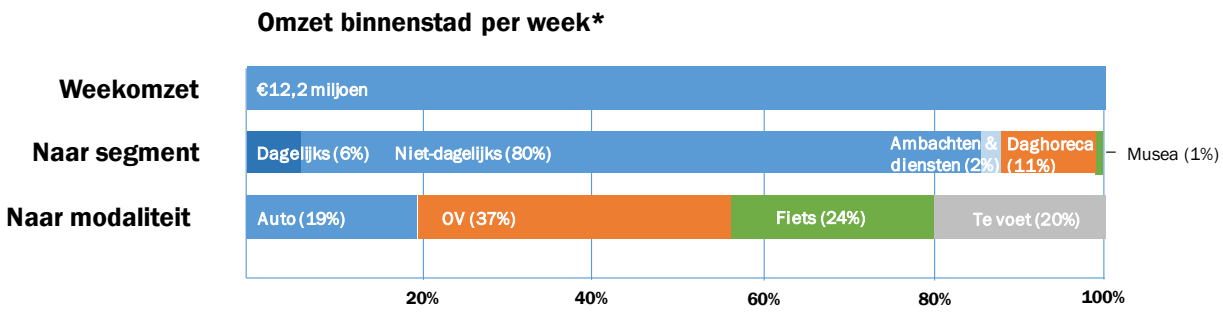
Ook Strabo (2015) heeft haar respondenten gevraagd naar hun tevredenheid over de Utrechtse binnenstad. Deze bezoekerspool beoordeelt de totale indruk van de binnenstad met een 7,8. Ten opzichte van 2009 is men in 2014 op vrijwel alle aspecten meer tevreden, met uitzondering van de autobereikbaarheid. Ook door deze respondenten wordt het winkel- en horeca-aanbod en de sfeer veelal (zeer) hoog gewaardeerd, de sociale veiligheid is eveneens als ruim voldoende beoordeeld. Er zijn verschillen in de tevredenheid met bereikbaarheid, afhankelijk van de gebruikte vervoerwijze. Bijna alle respondenten waarderen de bereikbaarheid met het OV (91 procent) als goed, ook de fietsbereikbaarheid is volgens velen goed (89 procent). De tevredenheidsvragen die betrekking hebben op de auto leiden echter tot minder positieve reacties. De autobereikbaarheid krijgt gemiddeld een 5,6. Ook de parkeercapaciteit en de tarieven worden gemiddeld laag beoordeeld (resp. 5,9 en 4,6)[14].

De waarderingen uit het onderzoek van Strabo sluiten aan op de waarderingen die I&O Research in het Koopstromenonderzoek (KSO) 2016 onderzocht. In het KSO 2016 is eveneens een vergelijking gemaakt met binnensteden van vergelijkbare omvang. Daaruit volgt het beeld dat Utrecht het op de meeste van de onderzochte aspecten relatief goed doet, beter dan gemiddeld. Bijvoorbeeld op de aspecten winkelaanbod, sfeer en uitstraling en horeca-aanbod. Op enkele aspecten scoort de binnenstad van Utrecht minder dan de benchmark, bijvoorbeeld als het gaat om parkeertarieven voor de auto, stallingsmogelijkheden voor de fiets en de bereikbaarheid per auto.

3.1.3 Omzet in de binnenstad

De weekomzet in de Utrechtse binnenstad bedraagt ruim twaalf miljoen euro, te zien in Figuur 3.8. Van Hoog Catharijne hebben we geen gegevens over de omzetverdeling naar segment of modaliteit.

Figuur 3.8: Omzet in de Binnenstad van winkelen, horeca en cultuur, 2015



*Totaalomzet en omzet naar modaliteit op basis van Strabo (2015). Omzet naar segment op basis van Strabo (2015), aangevuld met omzet musea vanuit gegevens verzameld door Centrummanagement Utrecht (CMU). Niet meegenomen zijn de avond en nachthoreca en attracties/evenementen. De werkelijke omzet in de binnenstad ligt dus hoger.

[14] Daarbij dient aangetekend te worden dat Strabo haar onderzoek in 2015 heeft verricht, op dat moment was er een tekort aan parkeercapaciteit in de binnenstad. Begin 2017 is parkeergarage Vredenburg geopend waarmee het capaciteitstekort lijkt te zijn opgelost.

Omzet naar segment

Onder de meegenomen segmenten (exclusief avond-/nachthoreca en evenementen) is winkelen economisch de belangrijkste pijler (88%). Hieronder vallen drie deelsegmenten: de dagelijkse, niet-dagelijkse en ambachten/diensten sector. Het niet-dagelijkse segment bepaalt het merendeel van de winkelomzet (80%). Hieronder vallen mode, sportartikelen, warenhuizen en overige non-food artikelen. De omzet van de dagelijkse sector bedraagt zes procent en komt van verkoop van levensmiddelen (supermarkten, drogisterijen). De ambachten/diensten sector (schoenenmakers, kappers, etc.) levert een aandeel van twee procent.

Binnen het uitgaan/horeca segment beschikken we over omzetcijfers van de daghoreca. Deze sector bestaat uit zaken die (niet exclusief) hun vestiging openstellen voor bezoek gedurende de dag. Hieronder vallen koffietenten, lunchrooms en cafés. Dit segment draagt een tiende bij aan de totale omzet in de binnenstad. Onder het segment 'cultuur' hebben we inzicht in de bestedingen in musea en hieraan verwante horecafaciliteiten. Deze dragen één procent bij aan de totale omzet.

Een op de vijf euro's verdiend in de binnenstad is afkomstig van bezoekers die met de auto komen. Dit is een relatief hoog aandeel, omdat maar dertien procent van al het bezoek met de auto komt. Het bezoek dat met het openbaar vervoer komt draagt 37 procent bij aan de omzet. Fietsers en voetgangers dragen samen 44 procent bij. In de volgende paragraaf besteden we verdere aandacht aan het belang van de automobilist.

3.2 Winkelen in Utrecht centrum

In deze paragraaf zoomen we in op ontwikkelingen in het winkelen in Utrecht. We gaan in op de detailhandel in het Utrechtse centrum en ontwikkelingen in het winkelpubliek. We kijken eerst naar het algemene beeld, naar ontwikkelingen voor Nederland als geheel en de grote stedelijke gebieden. Vervolgens vergelijken we deze met de ontwikkelingen en de situatie in de Utrechtse binnenstad.

3.2.1 Ontwikkelingen in het Nederlandse winkelsegment

Nederland heeft in totaal 2.544 winkelgebieden. De Nederlandse winkelstructuur is relatief fijnmazig ten opzichte van andere landen: slechts 38 procent is centraal winkelgebied en daarmee is er een hoog aandeel ondersteunende winkelgebieden[15]. Per 1.000 inwoners zijn er 5,7 detailhandelsverkooppunten.

Winkelgebieden veranderen op dit moment in hoog tempo. De winkelleegstand neemt toe en onder winkeliers zijn er faillissementen[16]. Het aantal faillissementen is sinds 2008 jaarlijks gemiddeld met 17 procent gestegen, sinds 2014 neemt het aantal faillissementen wel weer af. Winkelgebieden wor-

[15] Locatus, 2016
[16] Raatgever, 2014

den daarnaast steeds meer gebruikt voor nieuwe functies en concepten. Uit onderzoeken van Platform31, ING en Jones Lang LaSalle destilleren we in hoofdlijn vier trends die op dit moment of in de nabije toekomst invloed hebben op winkelgebieden.

Economische onzekerheid
Economische stagnatie heeft de laatste jaren een sterke invloed op de detailhandelssector gehad en daarmee op het functioneren van winkelgebieden. Sinds 2008 is de totale detailhandelsomzet in Nederland gedaald met 9 procent tot €81 miljard in 2013 en daarna weer toegenomen tot €100 miljard in 2015[17,18]. Consumenten waren genoodzaakt kritischer naar hun uitgaven te kijken. Dankzij de stabiele groei van het bruto nationaal product sinds 2014 zouden de komende jaren voort een positiever beeld kunnen laten zien.

Verkoop via internet leidt tot omzetverschuiving van offline naar online en transparantie
De opkomst van het internet zorgt ervoor dat omzetten in fysieke winkels afnemen, terwijl de omzet van online winkels groeit[4]. Naast het daadwerkelijk kunnen kopen van artikelen via internet, hebben consumenten ook toegang tot (prijs)vergelijkingssites of vouchersites. Door deze transparantie wordt het voor retailers lastig om voor een bepaald product een hogere prijs te vragen dan de concurrent[19]. Platform31 verwacht dat het aandeel van de online detailhandelsomzet tot 2020 groeit naar 12 procent van de totale detailhandelsomzet. Een stijging is vooral zichtbaar in non-food branches: speelgoed, muziek/downloads en computer hardware. Tegelijkertijd maken fysieke winkels plaats voor horeca.

Veranderde consument door demografische transities
Vergrijzing, ontgroening en een afnemende bevolkingsgroei hebben invloed op het koopgedrag van consumenten. Deze demografische veranderingen hebben onder meer gevolgen voor de lokale werkgelegenheid en het draagvlak voor en betaalbaarheid van maatschappelijke voorzieningen. Op dit moment spelen lokale belanghebbenden al in op de gevolgen van deze transitie door winkelgebieden aan te passen aan gemiddeld oudere groepen consumenten, door zich te richten op kernwaarden als gastvrijheid, gemak en service[20].

Als gevolg van demografische trends, toenemende verkoop via internet en economische onzekerheid is in Nederland sprake van een toenemende winkelleegstand. Locatus voorspelt voor de komende jaren een stijging naar een gemiddeld leegstandspercentage van 9 tot 10 procent (ten opzichte van 6,9 procent in 2013)[21]. Met name middelgrote steden in Limburg en Overijssel zullen hun leegstandspercentages zien oplopen. Specifieke voorspellingen voor de gemeente Utrecht zijn niet bekend.

[17] Platform 31, 2014
[18] Panteia (detailhandel.info), 2016
[19] Jones Lang LaSalle, 2012
[20] Platform 31, 2014
[21] Bron: http://nos.nl/artikel/498661-winkelleegstand-naar-10-procent.html

Contrast tussen grote kernwinkelgebieden en perifere winkelgebieden wordt groter

Buiten de grote steden daalt de behoefte aan fysieke winkellocaties. Grote kerngebieden worden sterker, terwijl veel kleinere en minder centraal gelegen winkelgebieden te maken hebben met verschraling en toenemende leegstand[22]. Dit is een reactie op het toegenomen aanbod via internet en veranderingen in de economie en demografie. Voorzieningen op loop- of fietsafstand passen in de drukke en vergrijzende samenleving. Ook zijn er aantoonbare positieve effecten van ruimtelijke concentratie van bedrijvigheid in binnensteden op veiligheid en leefbaarheid.

Mobiliteitstrends en detailhandel

Op basis van statistieken van CBS Statline constateren we dat in de periode 2010-2015 niet veel gewijzigd is in de vervoerwijze van mensen, als het gaat om het reismotief 'winkelen, boodschappen doen'. Kijkend naar Nederland als geheel, dan is het aantal verplaatsingen met dit motief met 5 procent afgenomen. Het grootste deel van deze verplaatsingen wordt met de auto afgelegd, ofwel als bestuurder (35 procent) ofwel als passagier (10 procent). Ook de fiets (30 procent) en lopen zijn populair. Het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer met het motief winkelen is beperkt (2 procent van het totaal). De gegevens over het aantal verplaatsingen zijn opgenomen in Tabel 3.1.

De afgelegde afstand per modaliteit voor het motief 'winkelen, boodschappen doen' is in de periode 2010-2015 eveneens afgenomen. De auto neemt qua afgelegde afstand met 73 procent een prominente rol in. Die afstand is in de periode 2010-2015 wel afgenomen. Dat geldt ook voor OV en loopkilometers. Het aantal fietskilometers is ongeveer gelijk gebleven. De gegevens over de afgelegde afstand per modaliteit, met het motief 'winkelen, boodschappen doen' zijn opgenomen in Tabel 3.1.

Tabel 3.1: gemiddeld jaarlijks aantal verplaatsingen en afgelegde afstand per modaliteit voor het motief 'winkelen, boodschappen doen' (voor Nederland als geheel)

	Aantal verplaatsingen		Relatief aantal verplaatsingen per motief		Afgelegde afstand per modaliteit		Afgelegde afstand per modaliteit relatief	
	2010	2015	2010	2015	2010	2015	2010	2015
Auto (bestuurder)	72	70	34%	35%	515	494	49%	51%
Auto (passagier)	24	21	11%	10%	253	210	24%	22%
OV	6	5	3%	2%	85	79	8%	8%
Brom-/snorfiets	1	2	0%	1%	7	7	1%	1%
Fiets	61	60	29%	30%	130	131	12%	14%
Lopen	48	43	23%	21%	55	45	5%	5%
Totaal	**212**	**201**	**100%**	**100%**	**1.045**	**966**	**100%**	**100%**

Bron: CBS Statline, 2016.

Gegevens over het aantal verplaatsingen en de afgelegde afstand per motief zijn niet voor de stad Utrecht bekend. Wel is er statistiek beschikbaar voor 'zeer sterk stedelijke gebieden', zie Tabel 3.2. In dergelijke regio's spelen fietsen en lopen een belangrijkere rol dan in Nederland als geheel. Mensen die gaan winkelen of boodschappen doen, doen dat in 36 procent van de gevallen lopend en in 32

[22] Platform 31, 2014

procent van de gevallen op de fiets. 28 procent van de verplaatsingen gaat per auto, ten opzichte van het landelijke gemiddelde van 45 procent. De overige verplaatsingen gaan per openbaar vervoer (bus/tram/metro).

Tabel 3.2: gemiddeld jaarlijks aantal verplaatsingen en afgelegde afstand per modaliteit voor het motief 'winkelen, boodschappen doen' (voor Zeer sterk stedelijke gebieden)

	Aantal verplaatsingen		Relatief aantal verplaatsingen per motief		Afgelegde afstand per modaliteit		Afgelegde afstand per modaliteit relatief	
	2010	2015	2010	2015	2010	2015	2010	2015
Auto (bestuurder)	45	42	20%	20%	302	283	39%	39%
Auto (passagier)	18	16	8%	8%	154	159	20%	22%
OV	15	11	7%	5%	79	61	10%	8%
Brom-/snorfiets	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%
Fiets	66	67	29%	32%	138	148	18%	20%
Lopen	83	76	37%	36%	95	80	12%	11%
Totaal	**227**	**212**	**100%**	**100%**	**768**	**731**	**100%**	**100%**

Bron: CBS Statline, 2016

3.2.2 Ontwikkelingen in winkelsegment Utrecht centrum

Ook in het centrum van Utrecht zijn er enkele (zorgzame) ontwikkelingen in het winkelsegment. Tussen 2011 en 2016[23]:

- Lijkt sprake te zijn van dalende omzetten in de dagelijkse (-7%) en niet-dagelijkse (-15%) sectoren (excl. toeristische bestedingen)[24]. Een trend die zich voor 2011 ook al voordeed, zo blijkt uit vergelijkingen van Koopstromenonderzoeken uit het verleden: in 2011 lag de omzet in detailhandel in Utrecht ook al 100 miljoen euro lager dan in 2004.
- Neemt ook het aantal winkelvestigingen in de niet-dagelijkse sector af met 15 procent (terwijl deze in de dagelijkse sector zijn toegenomen met 6 procent). Ook het winkelvloeroppervlakte daalt in de niet-dagelijkse sector, met 18 procent. Deze trend is, in mindere mate, ook zichtbaar binnen de Randstad als geheel.
- Neemt de leegstand toe. De leegstand is toegenomen van 4 naar 16 procent van het totale vloeroppervlakte[25]. Hiermee is het aandeel leegstand hoger dan voor de Randstad als geheel (die is 14 procent). Ook op het niveau van de Randstad is de leegstand toegenomen. Het aantal leegstaande vestigingen is in Rotterdam en Den Haag nog hoger dan in Utrecht.

[23] I&O Research (2016), onduidelijk wat in dit onderzoek de afbakening is van het centrum. Qua economische omvang komt het overeen met de afbakening van de binnenstad uit Strabo (2015).

[24] Opvallend is dat in het onderzoek van Strabo (2015) juist een toename van de omzet wordt gemeld. We baseren ons bij de ontwikkeling op de meest recente cijfers en gaan dus uit van het KSO (2016).

[25] Gegevens zijn afkomstig uit het KSO 2016, het leeg gekomen pand van de V&D is na het faillissement ook in de leegstandscijfers verwerkt. Dit pand heeft een aanzienlijk aandeel in de totale leegstand.

Winkelsegment Utrecht centrum in perspectief

Bovenstaande ontwikkelingen zijn niet onverminderd positief kijkend naar het toekomstige beeld van het winkelaanbod in het Utrechtse centrum. Enkele andere kenmerken van het Utrechtse winkelgebied zijn nog steeds sterk. Zo zijn de huurprijzen ondanks de leegstand relatief hoog. Op dit moment staat Utrecht op een gedeelde tweede plek als het gaat om de gemiddelde huurprijs van een winkelpand, met een gemiddelde van €1.600 per m^2 per jaar. De Lange Elisabethstraat in het centrum is een van de duurste winkelstraten van Nederland. De huurprijzen van winkelvestigingen in de Lange Elisabethstraat zijn vergelijkbaar met die van vestigingen in de Rotterdamse Lijnbaan en zijn ongeveer de helft van de hoogste huurprijzen van Nederland – in de Amsterdamse Kalverstraat[26].

Ook ligt de vloerproductiviteit (omzet per m^2 winkelvloeroppervlakte) van de niet-dagelijkse sector in Utrecht 153 procent hoger dan het landelijk gemiddelde[27]. Met name modezaken en de sportartikelenbranche doen het relatief goed. In de dagelijkse sector ligt de vloerproductiviteit lager. De vloerproductiviteit in de food-sector is slechts de helft van het landelijk gemiddelde. Daarnaast blijkt dat in het niet-dagelijkse segment de omzet per m^2 vloeroppervlak is toegenomen tussen 2011 en 2016, namelijk met 4 procent (bron: KSO 2016). In het dagelijkse segment is de omzet per m^2 wel afgenomen, met 20 procent (bron: KSO 2016).

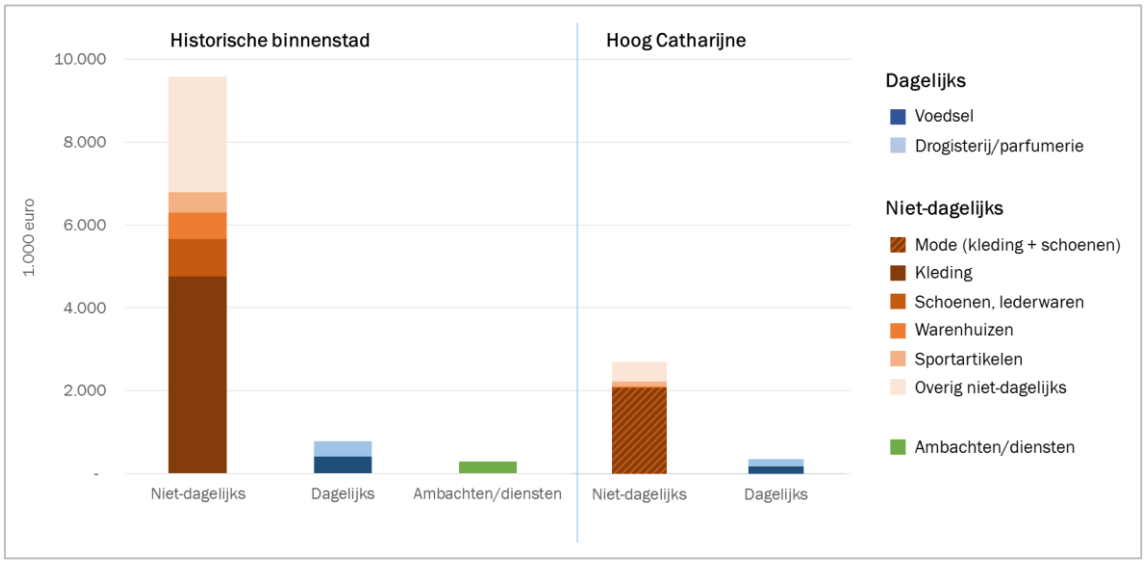
De helft van het winkelpubliek noemt Amsterdam als alternatieve winkelstad[28]. Andere populaire alternatieven zijn Rotterdam en Amersfoort (respectievelijk 12 en 11 procent).

De deelsegmenten

De hoofdcomponent van het winkelsegment in het centrum van Utrecht wordt gevormd door het niet-dagelijkse deelsegment, weergegeven in Figuur 3.9. Met name kledingaankopen en de overige niet-dagelijkse bestedingen vormen een grote component. In Hoog Catharijne is de mode branche (kleding en schoenen/lederwaren) verreweg het grootste deelsegment.

[26] Cushman & Wakefield (2016) Winkelmarkt Snapshot Nederland, september 2016.
[27] Strabo, 2015
[28] Strabo, 2015

Figuur 3.9: Weekomzet winkels historische binnenstad en Hoog Catharijne, 2015



Bron: Strabo (2015) en winkelvestigingsinformatie van de gemeente Utrecht (2016). Voor Hoog Catharijne is geen informatie bekend over deelsegment ambachten/diensten

Digitalisering en afvloeiing naar internetaankopen

Een verklaring voor de economische terugval in de niet-dagelijkse sector ligt in de opkomst van online verkoop. I&O Research becijferde dat de koopkrachtbinding van niet-dagelijkse aankopen in de gemeente Utrecht met tien procent is afgenomen tussen 2011 en 2014. In 2014 wordt 66 procent van de bestedingen door Utrechtse inwoners uitgegeven in de gemeente Utrecht. Het is aannemelijk dat deze afname komt door een 'kanaalswitch': een substitutie naar online winkelen. In de provincie Utrecht neemt het omzetaandeel uit internetaankopen namelijk toe in alle detailhandelsbranches. I&O Research heeft haar respondenten die wel eens online aankopen doen, gevraagd of ze hierdoor minder uitgeven in fysieke winkels. Hierop antwoordde een op de zeven respondenten dat ze minder in de binnenstad van Utrecht winkelt als gevolg van de keuze om meer online te winkelen. Online winkelen is vooral populair bij aankoop van vrijetijdsartikelen, elektronica en schoenen en lederwaren. Een toename hierin zal deze sectoren dus zwaarder raken. Een andere verklaring voor de terugval van de omzet in de binnenstad is mogelijk de bredere economische crisis van de afgelopen jaren.

3.2.3 Vervoerwijze winkelpubliek

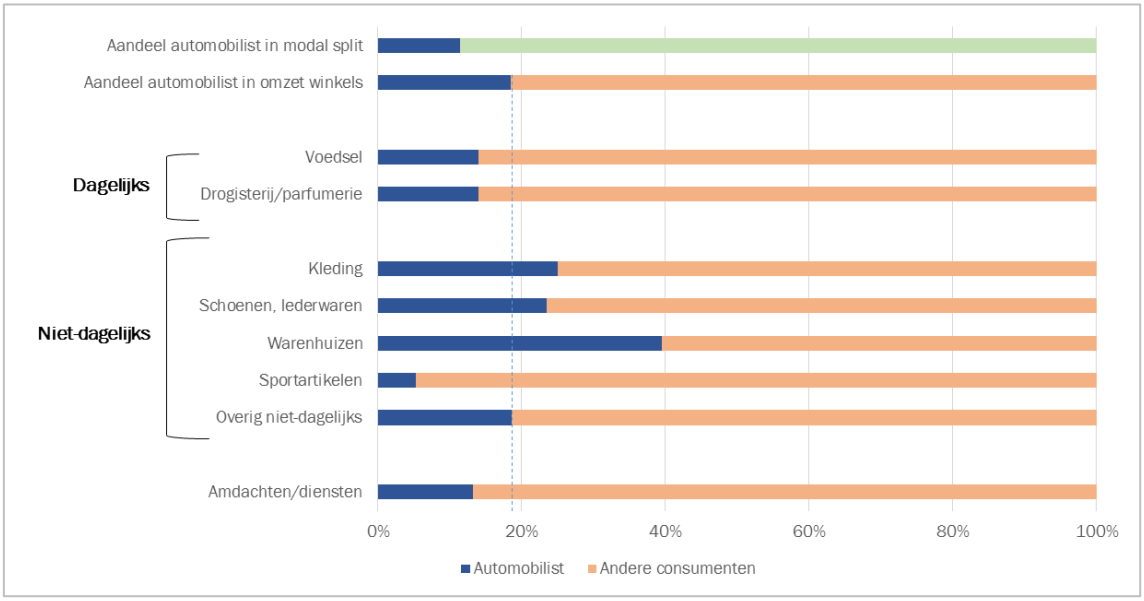
De herkomstlocaties van het (potentiële) winkelpubliek en de vervoerwijzen richting stad zijn belangrijke determinanten voor de vitaliteit van het winkelsegment in de binnenstad. In deze paragraaf besteden we hier aandacht aan en identificeren we enkele ontwikkelingen.

De groep automobilisten heeft een relatief hoog aandeel in detailhandelsomzet

Ondanks het lage aandeel automobilisten onder het winkelpubliek is deze groep belangrijk voor de omzet in de historische binnenstad. Bezoekers die met de auto naar de binnenstad reizen zijn verantwoordelijk voor 18 procent van de totale winkelomzet (zie Figuur 3.10). Automobilisten geven gemid-

deld meer uit per bezoek dan bezoekers die andere vervoerwijzen gebruiken. Binnen de deelsegmenten warenhuizen, kleding en schoenen/lederwaren komt een relatief hoog omzetaandeel vanuit automobilisten (resp. 39, 25 en 24 procent). Een aantal deelsegmenten is minder afhankelijk van de automobilist, zoals sportartikelen, ambachten/diensten en het segment dagelijks (voedsel en drogisterij/parfumerie).

Figuur 3.10. Bijdrage automobilist aan winkelomzet in historische binnenstad, 2015



Bron: Strabo (2015), bewerking Decisio

We hebben geen gegevens over de verdeling van omzet naar modaliteit in Hoog Catharijne. We verwachten dat OV-reizigers een relatief groot aandeel in de bezoekersstroom innemen vanwege het nabijgelegen OV-knooppunt Utrecht Centraal.

3.3 Daghoreca en musea in Utrecht centrum

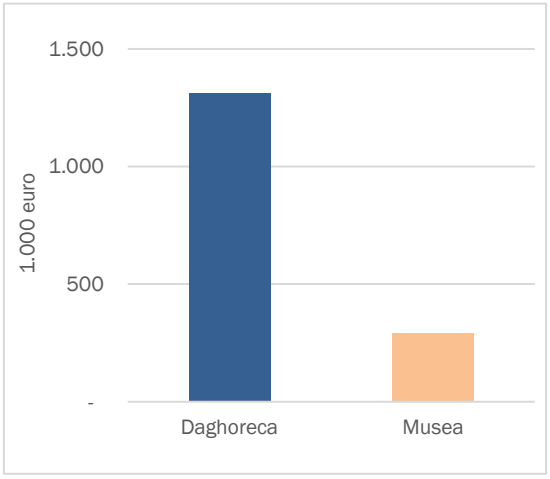
In deze paragraaf beschouwen we de daghoreca en musea in het centrum. Bezoekers besteden relatief weinig aan deze activiteiten ten opzichte van het winkelsegment. Figuur 3.11 geeft inzage in de economische omvang van de daghoreca en musea. De daghoreca vestigingen in de historische binnenstad zetten per week 1,3 miljoen euro om. De tien musea in, en rondom[29], het centrum zetten circa 0,3 miljoen euro per week om.

[29] In Hoog Catharijne is geen museum gevestigd en in het kernwinkelgebied (conform de afbakening van Strabo) liggen slechts drie musea waarvan een (Kruidenierswinkel Betje Boerhave) niet wordt meegenomen in de analyse.

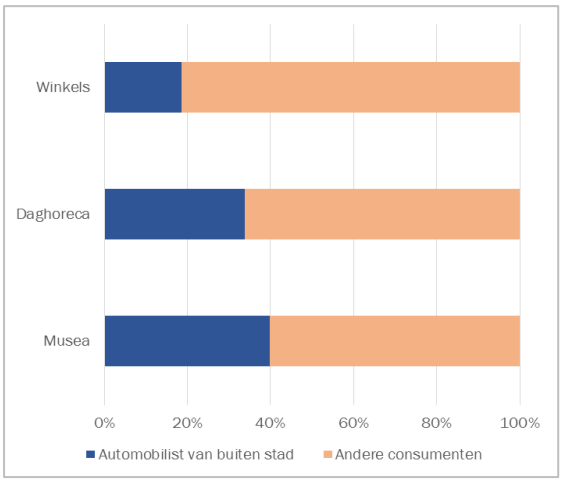
Ten opzichte van het winkelsegment zijn het horeca- en musea segment in relatief grote mate afhankelijk van bestedingen door bezoekers die met de auto komen. 34 procent van de horeca-omzet en 40 procent van de musea-omzet is afkomstig van deze bezoekers.

Figuur 3.11. Weekomzet daghoreca en musea in centrum Utrecht, 2015

a. Totale omzet



b. Omzetaandeel automobilist



Bron: Strabo (2015) en cijfers museumbezoek verkregen via CMU (2016).

3.3.1 Daghoreca

In het centrum van Utrecht werken vijfduizend mensen in de horeca[30]. Dit is de helft van alle horecamedewerkers in de gemeente Utrecht en dit is tien procent van de werkgelegenheid in het centrum. In de historische binnenstad werken circa 2.000 mensen in de horeca[31]. Van deze faciliteiten maken meer dan 8.000 mensen per week gebruik – 2% van alle bezoekers aan de historische binnenstad. Het gaat vooral om jongere mensen (onder de 35 jaar)[32].

De relatieve positie van de horeca in binnenstad is aan het veranderen. Terwijl het aantal winkelvestigingen afneemt is het aantal horecavoorzieningen in de periode tussen 2007 en 2017 gestegen met 7 procent (van 28,6 naar 35,5 procent)[33].

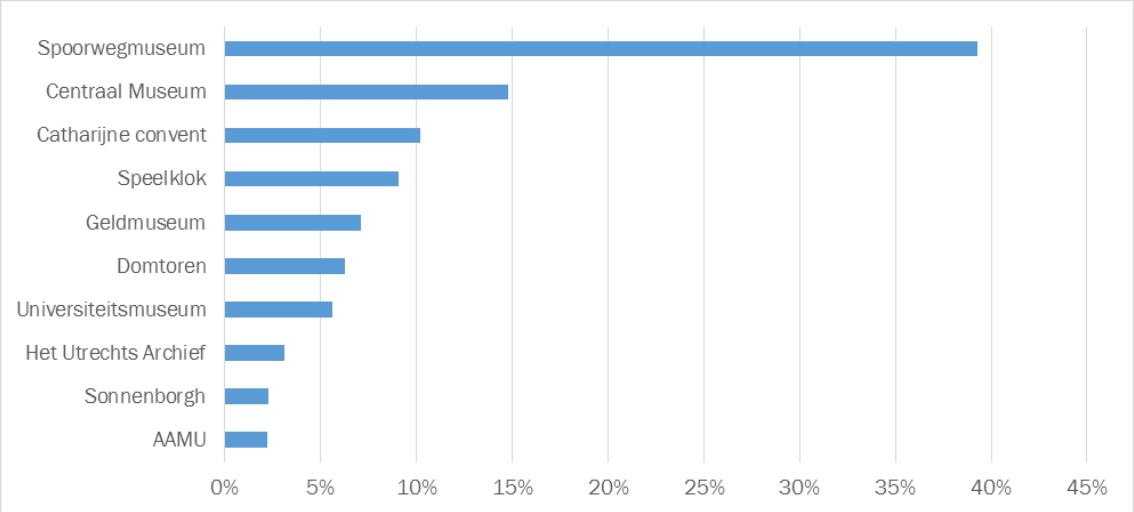
3.3.2 Musea

In de gemeente Utrecht zijn circa vijftien musea gevestigd[34] en de afgelopen jaren zijn hier enkelen aan toegevoegd (o.a. DOMunder en Museum Oud Amelisweerd). We hebben informatie over de grootste tien musea en nemen deze mee in onze analyse.

[30] Bron: Provinciaal Arbeidsplaatsen Register, ingezien in december 2016
[31] Bron: Vastgoeddata, ingezien in februari 2017
[32] Bron: Strabo (2015)
[33] Locatus, 2017
[34] Adviescommissie cultuurnota 2017-2020

Per week bezoeken circa twintigduizend mensen de tien musea[35]. Het publieksaandeel per museum is weergegeven in Figuur 3.12. Het spoorwegmuseum is het drukst bezocht, met veertig procent van het totale museumpubliek. Het Centraal Museum en het Catharijneconvent trekken ook relatief veel bezoekers (resp. 15 en 10 procent van het cultuurpubliek). In de historische binnenstad zijn het Museum Speelklok en de Domtoren gevestigd. Deze musea trekken samen vijftien procent van het publiek naar zich toe.

Figuur 3.12: Verdeling bezoekers aan Utrechtse musea, 2013



Bron: Goudappel-Coffeng (2016), bewerking Decisio

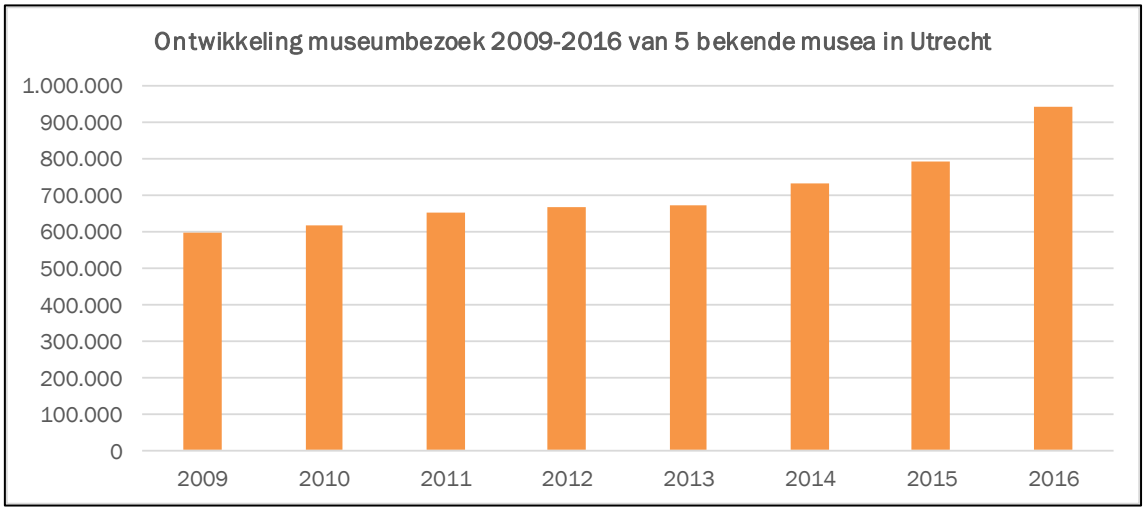
Ontwikkeling van het aantal bezoekers

Op basis van een inventarisatie van Centrummangement Utrecht (CMU) in 2016 is voor vijf bekende Utrechtse musea bekend wat de ontwikkeling van het aantal bezoekers in de periode 2009-2015 is geweest. Deze ontwikkeling is weergegeven in Figuur 2.1. Uit deze analyse blijkt dat het aantal bezoekers in de periode 2009-2015 gestaag is gegroeid met in totaal 57 procent.

Het grootste deel van de bezoekers aan deze vijf musea komt met het OV (40 procent) of met de auto (34 procent). Er zijn ook relatief veel bezoekers die komen lopen (16 procent), waarvan een deel wellicht ook een deel van haar reis heeft afgelegd met het openbaar vervoer (ketenmobiliteit). De rest van de bezoekers komt met de fiets (11 procent).

[35] Cijfers museumbezoek verkregen via CMU

Figuur 3.13: ontwikkeling museumbezoek 2009-2016



Bron: inventarisatie CMU, bewerking Decisio. Op basis van bezoekersaantallen van het Spoorwegmuseum, Utrechts Archief, Centraal Museum, Universiteitsmuseum en Catharijneconvent.

3.4 Conclusie

Utrecht heeft een omvangrijk winkel-, horeca en musea aanbod in de binnenstad. Ten opzichte van het landelijk gemiddelde en andere steden in de Randstad presteert de sector goed. Wel zijn er enkele zorgelijke landelijke ontwikkelingen die ook in het centrum van Utrecht spelen.

Er is sprake van economische krimp in het niet-dagelijkse winkelsegment. Het aantal vestigingen en het winkelvloeroppervlakte daalt terwijl de leegstand toeneemt. Ook is de winkelomzet in de binnenstad afgenomen. Hier sluit de ontwikkeling in Utrecht ook aan op een andere nationale trend: de groei van online winkelen lijkt de voornaamste oorzaak te zijn voor krimp in het winkelsegment. Het aantal mensen dat de stad bezoekt is teruggelopen, deels wordt dat veroorzaakt doordat mensen vaker aankopen doen via internet. Ondanks dat minder mensen de binnenstad bezoeken geven de mensen die wel komen meer uit dan voorheen.

Daarnaast vindt er een verschuiving in het winkelaanbod plaats als gevolg van een veranderende voorkeur van bezoekers. Het aantal vestigingen in de dagelijkse/food branche en in de daghoreca neemt toe. Dit is eveneens een nationale trend die ook in Utrecht waarneembaar is. Ook de musea staan er niet slecht voor; afgelopen jaar zijn twee nieuwe musea geopend.

Van de bezoekers komt maar een klein aandeel met de auto. Deze mensen geven wel relatief hoge bedragen uit. Met name de (deel)segmenten warenhuizen, mode, horeca en musea leunen relatief sterk op bestedingen van de (niet-Utrechtse) automobilist.

4 Effecten Omgevingsvisie Beurskwartier – Lombokplein

De effecten voor de stad Utrecht uiten zich op verkeerskundig (als gevolg van herprofilering van de Graadt van Roggenweg en aanverwante ingrepen) en demografisch (toevoegen van woningen en kantorenlocaties) vlak. Om deze effecten in perspectief te plaatsen geven we eerst een overzicht van eerdere literatuur die ingaat op deze effecten. Na dit kwalitatieve deel voeren we een kwantitatieve analyse van de effecten uit op basis van mobiliteitsveranderingen uit het verkeersmodel.

4.1 Literatuurstudie

Zowel in Nederland als in het buitenland is wetenschappelijke literatuur over de economische effecten van verkeerskundige ingrepen schaars. Het onderzoek dat er wel is gaat voornamelijk over parkeerproblematiek en het autovrij maken van (winkel)centra. Zo blijkt onder meer dat er geen sterke correlatie is tussen gehanteerde parkeertarieven of parkeerruimte en winkelomzetten[36]. Alleen bij de dagelijkse boodschappen kan dit een rol spelen. De omvang van dit effect is niet nader gespecificeerd.

Van wetenschappelijk onderzoek naar ingrepen waarbij auto stremmende maatregelen van of naar het centrum worden genomen hebben wij slechts een enkel voorbeeld gevonden. Ook geraadpleegde experts op het gebied van transporteconomie[37] zijn niet bekend met wetenschappelijke publicaties rondom deze casuïstiek. We hebben wel enkele casussen gevonden waarbij voor- en nametingen plaatsvonden. De beschrijvingen zijn opgenomen in onderstaand kader.

Voorbeelden uit de praktijk

Auto's weren uit Duitse steden (NRC, 2012)
Ingreep: In enkele Duitse steden wordt de auto sinds enkele decennia geweerd.
Uitkomst: Dit heeft volgens de wethouders van de betreffende steden weinig effect gehad op de omzetten in het stadscentrum. Als verklaring hiervoor wijst een transportexpert naar het hoge aandeel bezoekers van Duitse steden dat van het openbaar vervoer gebruik maakt.

Oxford (Parkhurst, 2003)
Ingreep: restricties op toegang tot centrum (o.a. tijdelijke wegafsluiting en omleidingen)
Uitkomst onderzoek: stimulering lokale economie
Restricties op autotoegang leiden tot een daling van autoverkeer richting centrum maar hebben een positief effect op de lokale economie. Veel mensen die voorheen met de auto gingen, kozen na de ingrepen voor de bus.

[36] Erasmus Universiteit, 2008
[37] We hebben de wetenschappers Prof. Jos van Ommeren en Prof. Giuliano Mingardo hierover geraadpleegd.

Groningen (NRC, 1999)
Ingreep: grootschalige renovatie stadscentrum in de jaren zeventig waarbij auto's geweerd werden uit enkele straten richting centrum.
Uitkomst onderzoek: op korte termijn een negatief effect op winkelverkeer, op langere termijn verdwijnt dit.
Grootschalige ingrepen in de stad in de jaren 70, waaronder het weren van auto's uit enkele straten, brengt op langere termijn een positief effect teweeg. In de autovrije straten nemen de huurprijzen toe, terwijl deze in de gebouwen langs verkeersaders afnemen. Er vindt substitutie plaats van auto naar openbaar vervoer. Op korte termijn (1 jaar) daalde het winkelverkeer met zes procent. Het zakelijk en woon-werk autoverkeer daalde sterker.

Utrecht (KVK, 1997)
Ingreep: hervorming centrum in 'compartimentering'. De stad is verdeeld in zeven wijkdelen waartussen de doorgaande routes zijn opgeheven.
Uitkomst: de omzetten van winkeliers daalden met zes procent in de drie maanden na invoeren van compartimentering (versnippering tussen wijkdelen). Onder gemeentelijke beleidsmedewerkers leeft het idee dat dit onder andere het gevolg was van een gebrekkige afstemming met de winkeliers. Zo bleek het magazijn van sommige winkeliers in een ander compartiment te liggen dan de winkelvestiging. Dit leidde tot ergernis en logistieke problemen. Er is geen onderzoek verricht naar de lange termijn effecten.

Conclusie casuïstiek
Uit bovenstaande casussen blijkt dat het mogelijk negatieve effect van verkeersstremmingen op de detailhandel het grootst is op de korte termijn. Uit meerdere casussen blijkt ook dat de sector zich herstelt of zelfs opleeft (mogelijk geholpen door externe economische groei), als gevolg van het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte. Daarnaast lijkt het zakelijke en woon-werk verkeer het zwaarst getroffen te worden. Dit komt mogelijk doordat stremmingen tijdens de spitsuren tot de grootste capaciteitsproblemen leiden. Tot slot vindt in meerdere casussen substitutie plaats van de auto naar het openbaar vervoer. Door het lage aantal casussen is er een aanzienlijke onzekerheidsmarge in deze conclusies. De effecten van de ingreep in Utrecht zullen dus niet een op een toepasbaar zijn.

Verwachte effecten
In een presentatie aan de gemeente geeft Henk Meurs, hoogleraar mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen aan de Radboud Universiteit, aan dat hij gelooft dat de autobereikbaarheid van de Utrechtse binnenstad slechts een beperkte invloed heeft op de populariteit van het centrum. Volgens hem is de kwaliteit en sfeer doorslaggevend. Hij verwacht dat verkeersaanpassingen zullen leiden tot een toename in reistijd voor automobilisten en een substitutie naar andere routes. Bij een netwerkbrede aanpak zal substitutie naar andere modaliteiten plaatsvinden en ook een substitutie van bezoekers richting andere winkelgebieden. Er zullen dus bezoekers wegblijven uit het centrum. Vanwege de hoge kwaliteit van het binnenstedelijke centrum zal dit effect naar verwachting beperkt zijn.

De analyses in hoofdstuk drie sluiten aan bij de stelling van Henk Meurs dat het Utrechtse centrum een hoge kwaliteit winkelaanbod heeft en dat dit de voornaamste reden is voor mensen om in Utrecht te winkelen. Dit betekent niet dat de aanpassingen geen effect op de bezoekersstroom zullen hebben. De waardering voor de autobereikbaarheid is al laag, de verkeersaanpassingen kunnen dit mogelijk

verder verlagen. Er zijn enkele segmenten waar de effecten naar verwachting relatief sterker gevoeld zullen worden dan in andere, te weten: warenhuizen, mode, daghoreca en musea. Het omzetaandeel vanuit automobilisten is in deze segmenten relatief hoog.

We verwachten daarnaast dat de negatieve economische effecten het meest omvangrijk zullen zijn in de eerste maanden/jaren na de ingreep. Bezoekers en winkeliers moeten wennen aan de nieuwe situatie. Hierna herstelt het evenwicht zich mogelijk of kan zelfs een economische opleving plaatsvinden, zoals in het voorbeeld van de stad Groningen.

4.2 Verkeerseffecten

In deze paragraaf geven we een overzicht van de verkeerseffecten van de infrastructurele aanpassingen en nieuwbouw rondom het Beurskwartier en Lombokplein. We gebruiken hiervoor de uitkomsten van het verkeersmodel van de gemeente Utrecht[38]. In dit model is inzichtelijk gemaakt hoe het verkeer zich verplaatst tussen (en binnen) het gebied 'het oude centrum' en andere gebieden in Nederland. We gaan eerst in op de huidige situatie en behandelen vervolgens de autonome ontwikkeling zonder ingrepen (het scenario autonome situatie 2030). Daarna gaan we in op de effecten die als gevolg van de plannen voor het Beurskwartier, Lombokplein en de Graadt van Roggenweg optreden (het scenario Beurskwartier/Lombokplein 2030). We kijken naar het verkeer over de weg, openbaar vervoer en de fiets. Voetgangers worden in het model niet meegenomen.

4.2.1 Auto

Huidige situatie

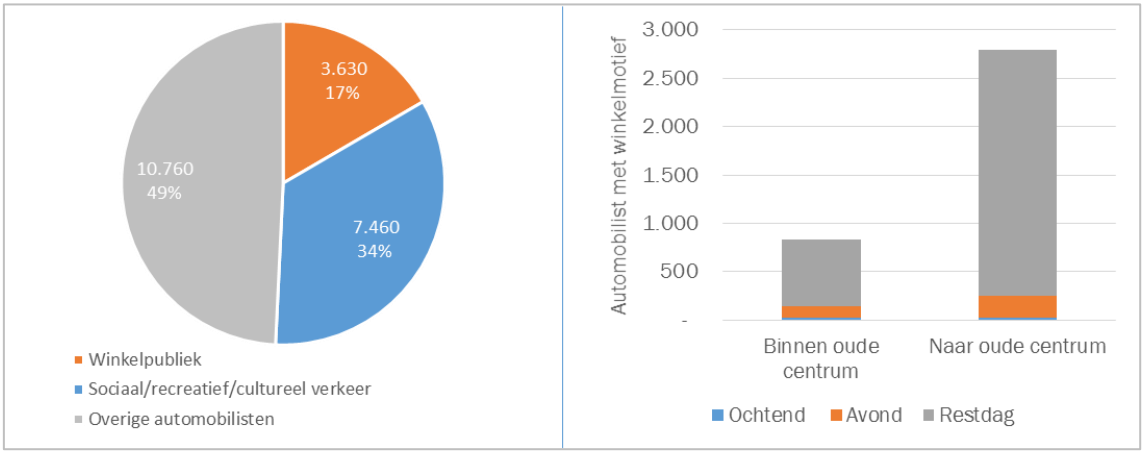
Op een gemiddelde werkdag reizen op dit moment (2015) vijfentwintigduizend mensen naar het centrum, of naar locaties binnen het centrum. Van deze groep komt 17 procent voor het winkelaanbod, zoals weergegeven in Figuur 4.1. 34 procent van de automobilisten bezoekt de stad voor sociaal-recreatieve of culturele doeleinden. Hieronder valt het bezoek voor (dag)horeca en musea. Deze gegevens sluiten aan op het onderzoek van Strabo (2015), zoals behandeld in paragraaf 3.1.2 en weergegeven in Figuur 3.2.

Van de 3.600 automobilisten met winkelmotief verplaatst een klein deel (23%) zich *tussen* locaties binnen het oude centrum, zoals te zien is in Figuur 4.2. De andere automobilisten komen vanuit andere delen van de stad, provincie of het land *naar* het oude centrum. Het meeste winkelpubliek (89%) komt niet tijdens de ochtend of avondspits naar het centrum, maar op andere momenten gedurende de dag. Met name tijdens de ochtendspits is de groep winkelpubliek marginaal.

[38] VRU 3.3u

Figuur 4.1:
Uitsplitsing automobilisten naar motief (2015)

Figuur 4.2:
Spreiding winkelpubliek over dagdeel en naar route (2015)

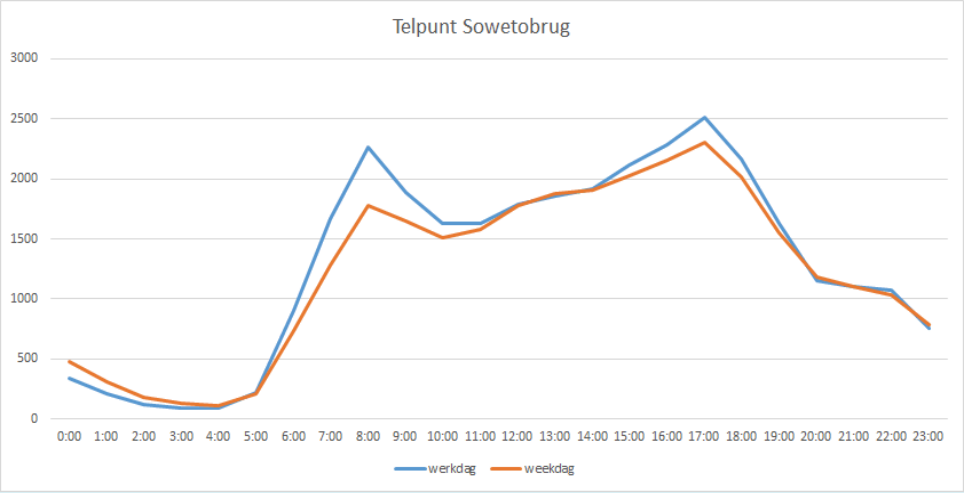


Bron: verkeersmodel gemeente Utrecht (2017)

Werkdag of weekenddag

In het verkeersmodel wordt bij de berekeningen uitgegaan van een reguliere werkdag. Dit geldt ook voor het winkelpubliek . In hoofdstuk 3 van dit rapport gaven we aan dat veel winkelpubliek juist op zaterdag naar de stad afreist. Uit het Koopstromenonderzoek (2016) blijkt dat 34% van de dagelijkse en 60% van de niet-dagelijkse aankopen in het weekend plaatsvinden.

Maar omdat de drukte en spreiding over de dag van het totale verkeer richting centrum niet veel verschilt, zijn de resultaten ook bruikbaar voor weekenddagen. Onderstaande grafiek geeft een overzicht van de drukte op een werk- en weekenddag op langs de Graadt van Roggeweg richting Westplein, op telpunt Sowetobrug. Te zien is dat het verschil tussen een weekend- en werkdag klein is. Het belangrijkste verschil is dat de pieken op werkdagen scherper zijn.



Bron: Gemeente Utrecht (2017)

In het weekend ligt het totale verkeer vijf procent lager dan op doordeweekse dagen. Met name de pieken tijdens spits liggen op werkdagen hoger. Verder wordt dezelfde lijn gevolgd. De totale drukte (en bijkomende vertraging) zal in het weekend gemiddeld dus wat lager zijn dan op weekdagen.

Autonome ontwikkeling 2030

In het verkeersmodel zijn gegevens opgenomen over hoe de stad, hoe de regio en hoe verkeersstromen er nu uitzien. Om een inschatting van de ontwikkeling van het verkeer tot 2030 te maken en de aantrekkelijkheid (of zwaartekracht) van bepaalde gebieden (binnen en buiten de stad) te bepalen zijn diverse infrastructurele ingrepen en is ruimtelijke programmering tot en met 2025 in het model toegevoegd. Op basis daarvan is de ontwikkeling verder doorgetrokken tot 2030. Het model geeft als uitkomst het aantal reizigers per gebied dat een herkomst en/of bestemmingen heeft in bepaalde afgebakende gebieden (zoals de binnenstad van Utrecht en het projectgebied Beurskwartier en Lombokplein, Leidsche Rijn en alle overige gemeenten in de provincie Utrecht). Daarnaast is bekend hoe lang deze reizigers erover doen om tussen hun herkomst en bestemming te reizen. Deze gegevens zijn bekend voor diverse modaliteiten (fiets, auto en OV) en voor verschillende motieven (woon-werk, zakelijk, winkelen en onderwijs). Een uitgebreid overzicht van meegenomen infrastructurele ingrepen en toevoeging van ruimtelijk programma is opgenomen in de Uitgangspuntennotitie VRU3.3u (2016)[39]. Daarnaast is voor een meer globale ontwikkeling op economisch, demografisch en verkeerskundig vlak gerekend met het General Economy-scenario (GE-scenario) van het Planbureau voor de Leefomgeving[40].

In de periode tussen basisjaar 2015 en 2030 neemt het winkelpubliek toe naar 4.250 automobilisten per (werk)dag en het sociaal, recreatieve en culturele publiek stijgt naar 7.770 automobilisten. De toename van het winkelpubliek met de auto (17%) is relatief hoog ten opzichte van de volledige stroom automobilisten (6,4%). De toename van het sociaal, recreatieve en culturele publiek is juist relatief laag (4,1%).

Het winkelpubliek dat met de auto *naar* het centrum reist neemt sterk toe (ongeveer met 24%) terwijl het verkeer dat *tussen* locaties binnen het centrum reist afneemt (ongeveer met 6%). De grootste toename van winkelpubliek vindt plaats tijdens de ochtendspits (ongeveer 62%). In absolute aantallen is dit echter een relatief kleine groep. In het verkeersmodel is gebruik gemaakt van de ontwikkelingen volgens het Global Economie scenario van het PBL. Het gaat onder meer om de ontwikkeling van de economie en het aantal inwoners in Nederland, het verkeer en de modal split. Onbekend is wat het

[39] Enkele voorbeelden van relatief grote woningbouwprojecten zijn Archimedeslaan 16 (1.500 woningen), Centrum Overvecht (800 woningen), de ontwikkelingen in Leidsche Rijn (LR Centrum, het Zand, Hoge Weide en Leeuwesteyn bijvoorbeeld) en de Veemarkt. Voorbeelden van enkele relatief grootschalige programmeringen op het gebied van bedrijven, kantoren en voorzieningen zijn: bedrijventerrein de Wetering Zuid, winkelcentrum Leidsche Rijn Centrum, transformatie van (een deel van) de Jaarbeurs, de uitbreiding van de Bijenkorf en herontwikkeling en transformatie van het voormalige postkantoor aan het Neude.

[40] Zie voor een toelichting: http://www.pbl.nl/publicaties/2004/408129027_GE_beschrijving

model voorspelt over de invloed van bijvoorbeeld online winkelen op het aantal bezoekers met een winkelend motief.

Tabel 4.1: verandering dagelijks autoverkeer naar/in centrum Utrecht, (2015 – 2030)

Type verkeer	Dagdeel	2015	2030	Ontwikkeling	
			Autonoom	Absoluut	%
Alle Winkelpubliek	**Totaal**	**3.630**	**4.250**	**620**	**17,1%**
	Ochtend	40	70	30	62,7%
	Avond	350	390	40	10,9%
	Restdag	3.230	3.780	550	17,2%
Binnen oude centrum	Hele dag	830	770	-50	-6,4%
Naar oude centrum	Hele dag	2.800	3.470	670	24,1%
Sociaal, recreatief en cultureel publiek	**Totaal**	**7.470**	**7.770**	**310**	**4,1%**
Alle automobilisten	**Totaal**	**21.850**	**23.250**	**1.400**	**6,4%**

Bron: verkeersmodel gemeente Utrecht (2017)

Effecten op reistijd als gevolg van centrumplannen Beurskwartier en Lombokplein

De renovatie van Beurskwartier, Lombokplein en de Graadt van Roggenweg hebben effect op het verkeer. Op bepaalde routes naar het centrum (voornamelijk aan de west-zuidkant, zie kader) zal dit enige reistijdvertraging opleveren.

Reistijdvertraging naar oude centrum

Op bepaalde routes treedt volgens het verkeersmodel extra vertraging op door de ingrepen rondom het Beurskwartier en Lombokplein. In dit kader geven we enkele voorbeelden waarin relatief veel reistijdverlies optreedt voor automobilisten die afreizen naar het oude centrum.

- **Vanaf Leidsche Rijn**. Een automobilist die tussen negen en vier overdag van Leidsche Rijn naar het oude centrum afreist doet daar nu gemiddeld vijftien en een halve minuut over. Zonder de ingreep zal dit in 2030 vrijwel evenveel tijd kosten. Worden de ingrepen doorgevoerd, dan neemt de reistijd gemiddeld met tien seconden toe, één procent extra reistijd.
- **Vanaf IJsselstein.** Vanaf IJsselstein rijdt een automobilist tijdens de avondspits in gemiddeld negentien minuten naar Utrecht centrum. Dit zal in 2030 met twee minuten toenemen. Door de ingreep zou hier twintig seconden aan worden toegevoegd, anderhalf procent extra reistijd.
- **Vanaf Woerden**. Een automobilist die vanaf Woerden tijdens de ochtendspits naar Utrecht centrum afreist doet hier nu gemiddeld 22 minuten over. Zonder ingreep is dit in 2030 toegenomen tot 25 minuten. Wordt de ingreep doorgevoerd, dan wordt hier een halve minuut extra reistijd aan toegevoegd.

De capaciteit van de Graadt van Roggenweg neemt af, als gevolg van de aanpassing van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstrook. Daarnaast wordt een lagere maximumsnelheid gehanteerd. De analyses die uit het verkeersmodel volgen laten zien dat de reistijd voor mensen die gebruik maken van de Graadt van Roggenweg in beperkte mate toeneemt (en op sommige verbindingen zelfs afneemt). Als verklaring voor deze beperkte afname geeft de verkeerskundige modelexperts van de gemeente Utrecht aan dat de capaciteit op een wegvak in binnenstedelijk gebied voornamelijk afhankelijk is van de kruisingen. Door aanpassingen in verkeersregelinstallaties en door het aantal kruisingen terug te dringen (zo wordt de kruising bij de Croeselaan compacter) verwacht men dat het verkeer goed kan blijven doorstromen en dat er beperkte extra reistijd optreedt. Wij hebben dit niet kunnen checken, maar de verklaringen sluiten wel aan op de ervaringen die wij hebben met dergelijke maatregelen.

Effecten op aantal reizigers als gevolg van centrumplannen Beurskwartier en Lombokplein

Door de extra reistijd zullen er automobilisten zijn die besluiten om niet, of minder vaak, naar de stad te reizen om te winkelen of om musea/horeca te bezoeken[41]. In Tabel 4.2 geven we weer wat dit volgens het verkeersmodel voor gevolg heeft op de reizigersstroom ten opzichte van het jaar 2030 zonder ingreep. Er komen per dag in totaal 200 automobilisten minder naar het centrum, bijna één procent van het totaal. In de subgroepen winkelpubliek en sociaal-recreatief/cultureel blijft een groter aandeel weg, respectievelijk 1,3 en 1 procent. Buiten de spits om komen er vijftig automobilisten met winkelmotief minder en zeventig met sociaal, recreatieve en culturele motief.

De effecten zijn inzichtelijk gemaakt voor het zichtjaar 2030. Hoe het verkeer zich ontwikkelt tot die periode (dus na ingreep en voor 2030) is niet precies bekend, dat zal mede afhangen van de volgordelijkheid van ingrepen (eerst aanpassing Graadt van Roggenweg of eerst andere verkeerskundige maatregelen). Het hangt eveneens af van het gedrag van het winkelende publiek, uit de literatuur blijkt dat de effecten vlak na de ingreep vaak groter zijn en na verloop van tijd afvlakken.

[41] Vrachtverkeer is onderdeel van de modaliteit auto, deze is in het verkeersmodel van de gemeente Utrecht niet apart uitgesplitst. De gevolgen voor vrachtverkeer (en daarmee bijvoorbeeld de bevoorrading van winkels) op het gebied van reistijden kunnen wij om die reden niet exact inschatten. Logische aanbeveling aan de gemeente Utrecht is dat het zorg draagt dat tijdens werkzaamheden in het projectgebied de bereikbaarheid voor distributeurs van winkels niet of slechts gering in het gedrang komt.

Tabel 4.2: verandering dagelijks autoverkeer naar/in centrum Utrecht, (2015 – 2030)

Type verkeer	Dagdeel	2030 Autonoom	2030 Ingreep	Effect ingrepen Absoluut	Effect ingrepen %
Winkelpubliek	**Totaal**	**4.250**	**4.190**	**-60**	**-1,3%**
	Ochtend	70	70	-	~0%
	Avond	390	390	-	~0%
	Restdag	3.780	3.730	-50	-1,4%
Binnen oude centrum	Hele dag	770	770	-	~0%
Naar oude centrum	Hele dag	3.470	3.420	-50	-1,5%
Sociaal, recreatief en cultureel publiek	**Totaal**	**7.770**	**7.700**	**-70**	**-1%**
Alle automobilisten	**Totaal**	**23.250**	**23.040**	**-200**	**-0,9%**

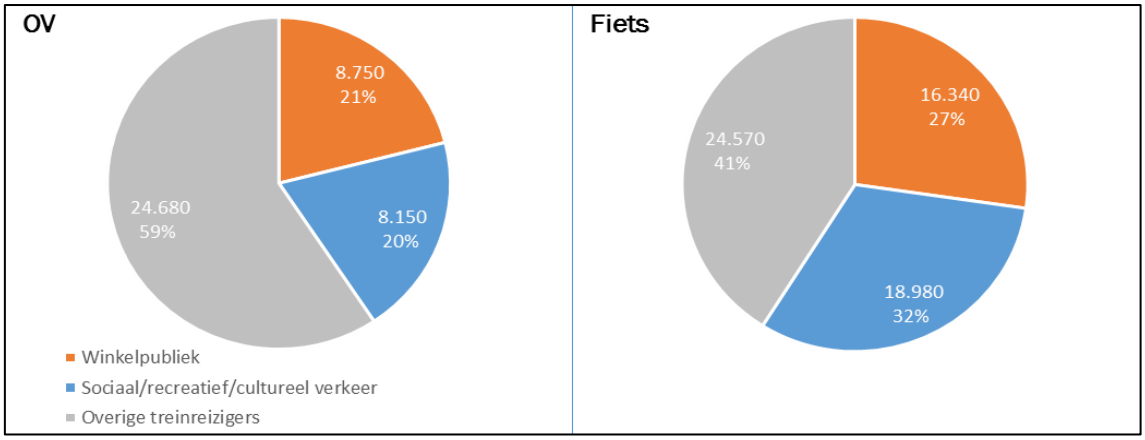
Bron: verkeersmodel gemeente Utrecht (2017)

4.2.2 Openbaar vervoer en fiets

Huidige situatie

Per dag reizen er momenteel veertigduizend mensen met het openbaar vervoer naar, of binnen het centrum van Utrecht. Een op de vijf komt om te winkelen en nog eens een op de vijf voor recreatie of cultuur (Figuur 4.3). Zestigduizend mensen reizen met de fiets naar/binnen het centrum. De groepen die het centrum bezoeken met winkelmotief of sociaal, recreatief en cultureel motief zijn relatief groot: 27 en 32 procent.

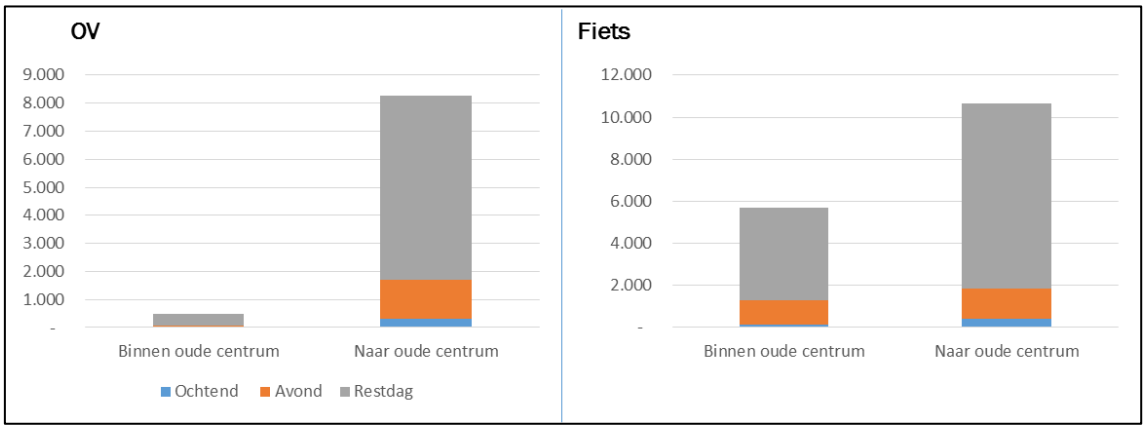
Figuur 4.3: Uitsplitsing dagelijkse bezoekers centrum Utrecht naar motief (2015)



Bron: verkeersmodel gemeente Utrecht (2017)

Trips met het OV worden vooral gemaakt van locaties buiten het centrum naar het centrum toe. Ritten binnen het centrum worden relatief weinig gemaakt (zie Figuur 4.4). De reizigers met de fiets maken juist relatief veel lokale ritten.

Figuur 4.4: Spreiding winkelpubliek over dagdeel en naar route (2015)



Bron: verkeersmodel gemeente Utrecht (2017)

Autonome ontwikkeling 2030

Tussen het basisjaar 2015 en 2030 neemt het aantal reizigers met OV en met de fiets toe. Het Openbaar Vervoer groeit sneller dan fietsverplaatsingen: 17,9 procent tegenover 8,4 procent. Het winkelpubliek neemt relatief sterk toe: winkelpubliek met OV met 36,1 procent en winkelpubliek te fiets met 15,3 procent.

Tabel 4.3: verandering dagelijks OV- en fietsverkeer naar/in centrum Utrecht, (2015 – 2030)

Type verkeer	Dagdeel	2015	2030	Ontwikkeling	
			Autonoom	Absoluut	%
Winkelpubliek	OV	8.750	11.920	3.160	36,1%
	Fiets	16.340	18.840	2.500	15,3%
Sociaal, recreatief en	OV	8.160	9.020	870	10,6%
cultureel publiek	Fiets	18.980	19.790	820	4,3%
Alle reizigers	OV	41.600	49.000	7.400	17,9%
	Fiets	59.900	64.900	5.000	8,4%

Bron: verkeersmodel gemeente Utrecht (2017)

Effecten centrumplannen Beurskwartier en Lombokplein

Het OV en fietsverkeer reageert verschillend op de set ingrepen. Reizigers met het Openbaar Vervoer nemen in aantal af, met één procent. De groep fietsers neemt juist toe met meer dan één procent.

Onder het winkelpubliek zijn deze ontwikkelingen sterker aanwezig: er zijn 2,7 procent minder OV reizigers en 2,2 procent meer fietsers met winkelmotief.

Tabel 4.4: verandering dagelijks OV- en fietsverkeer naar/in centrum Utrecht, (verschil autonoom en alternatief Beurskwartier, Lombokplein)

Type verkeer	Dagdeel	2030	2030	Effect ingrepen	
		Autonoom	Ingreep	Absoluut	%
Winkelpubliek	OV	11.920	11.590	-320	-2,7%
	Fiets	18.840	19.260	410	2,2%
Sociaal, recreatief en cultureel publiek	OV	9.020	8.980	-30	-0,4%
	Fiets	19.800	20.010	210	1,1%
Alle reizigers	OV	49.010	48.520	-490	-1,0%
	Fiets	64.910	65.640	730	1,1%

Bron: verkeersmodel gemeente Utrecht (2017)

Een mogelijke verklaring voor de toename van het aantal bezoekers met de fiets en de afname van het aantal bezoekers met OV en auto komt doordat een deel van de ingrepen woningbouw en voorzieningen in het centrum zijn. Hierdoor komen er meer mensen in het centrum te wonen, die van de fiets gebruik zullen maken (of gaan lopen). De totale attractie van de binnenstad verandert niet, maar door toename van woningen in de nabijheid berekent het verkeersmodel een verschuiving naar fiets. De verschillen tussen de situatie waarin de stad zich autonoom ontwikkeld en de situatie waarin de plannen uit de Omgevingsvisie Beurskwartier – Lombokplein zijn gerealiseerd, zijn relatief klein en bedragen maar enkele procenten.

4.2.3 Conclusie effecten verkeer

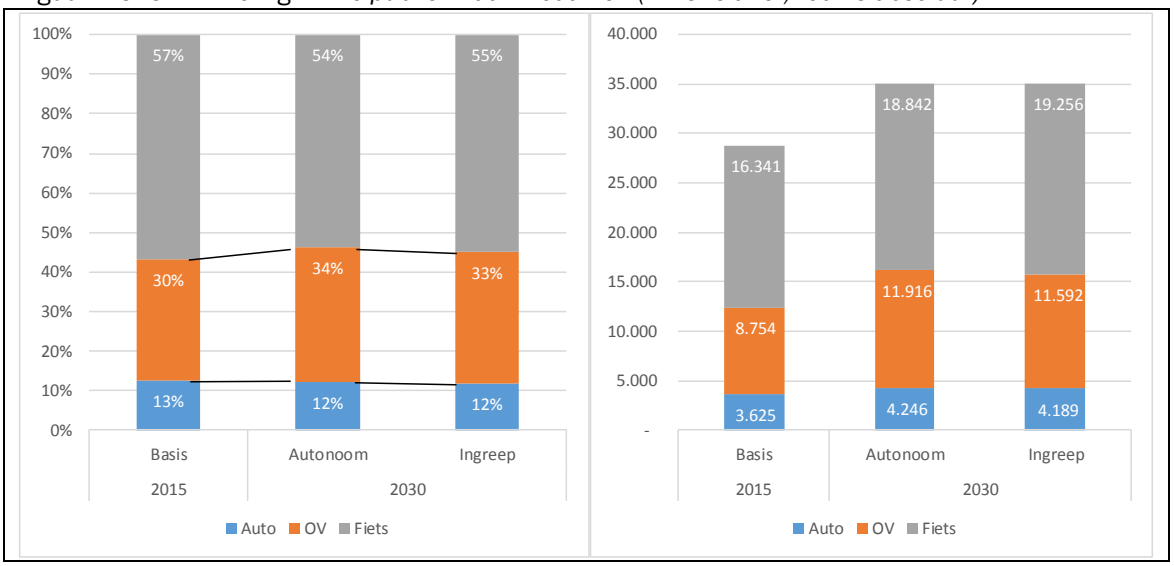
Uit de analyses met het verkeersmodel blijkt dat in het alternatief 'Beurskwartier, Lombokplein' (met ingreep in de Graadt van Roggenweg) het effect op het aantal bezoekers aan het stadscentrum gering is. Er is een kleine toename (van 0,1 procent) in het aantal bezoekers, als gevolg van het toevoegen van ruimtelijk programma en aanpassingen in de Graadt van Roggenweg. De effecten op de verschillende modaliteiten verschillen: het aantal automobilisten en OV-reizigers neemt af, maar het aantal fietsers neemt toe.

De effecten op reistijd zijn ook beperkt. Deze worden beperkt door het treffen van maatregelen ten aanzien van verkeersregelinstallaties en het terugdringen van het aantal kruisingen op de Graadt van Roggenweg. Deze vangen de teruggebrachte capaciteit grotendeels op. Deze conclusies hebben wij echter niet kunnen checken.

Een deel van de automobilisten en OV-reizigers zal de binnenstad niet meer bezoeken, maar een deel zal gebruik maken van de fiets of zal gaan lopen (zit niet in het model), een *modal shift* dus. Het aantal

fietsers zal eveneens toenemen als gevolg van het toevoegen van ruimtelijk programma dicht tegen de binnenstad aan. De verschillen in het Beurskwartier, Lombokplein scenario zijn relatief klein en bedragen maar enkele procenten. Wel kan deze verschuiving een economisch effect met zich meebrengen. De verschillende modaliteiten kennen namelijk een verschillend uitgavepatroon[42]. In de volgende paragraaf maken we een inschatting van deze effecten.

Figuur 4.5: Ontwikkeling winkelpubliek naar modaliteit (links relatief, rechts absoluut)



Bron: verkeersmodel gemeente Utrecht (2017)

4.3 Economische effecten

De berekening van het economische effect is gebaseerd op de effecten vanuit het verkeersmodel. In het alternatief 'Beurskwartier, Lombokplein' neemt het aantal winkelende automobilisten met 1,5 procent af, het aantal OV-bezoekers dat komt winkelen met 2,7 procent af en het aantal fietsers dat gaat winkelen neemt met 2,2 procent toe, als gevolg van de set aan maatregelen ingrepen. De verandering in het aantal bezoekers per motief en kengetallen van Strabo (2015) over bestedingen per persoon per motief (zie ook bijlage 2) zijn gebruikt om het economische effect te bepalen.

Het modelmatig berekende economische effect is dat, wanneer de gemeente Utrecht besluit de plannen voor het Beurskwartier, Lombokplein en de Graadt van Roggenweg uit te voeren, de totale weekomzet in de binnenstad afneemt met 1.900 euro (prijspeil 2015, zie ook Tabel 4.5). Op jaarbasis gaat het om een afname van ongeveer 100.000 euro, op een totale omzet van naar schatting 800 miljoen euro. Het grootste negatieve effect wordt veroorzaakt door de afname van het aantal busreizigers (9.800 euro per week). Ook is er omzetverlies door minder treinreizigers (5.700 euro per week) en

[42] Waarbij mogelijk ook geldt dat mensen die daadwerkelijk een modal shift maken (bijvoorbeeld van auto naar fiets) hun uitgavepatroon niet zomaar zullen aanpassen, gegevens daarover zijn niet bekend. Wij baseren ons om die reden op de kengetallen beschikbaar via Strabo (2015) over de gemiddelde uitgaven pp per modaliteit.

minder automobilisten (4.000 euro per week) die het centrum bezoeken. Daarentegen neemt de omzet vanuit mensen die met de fiets het centrum bezoeken toe (ongeveer 18.000 euro per week) Ten opzichte van de gerealiseerde omzet in 2015 is de schade relatief beperkt. Het totale verlies bedraagt 0,01% procent van winkels, daghocera en musea in het centrum[43]. Dit berekende effect is zo klein dat dit niet significant is. Bovendien is het effect van bezoekers die te voet naar de binnenstad komen niet berekend. Omdat dit aantal zal stijgen door de toename van het aantal bewoners van het gebied, zal het totale effect mogelijk licht positief zijn. De enige conclusie die we hieruit kunnen trekken is dat het totale effect naar verwachting heel klein is. Of het positief of negatief zal zijn, is niet te zeggen.

De berekende omzet in de historische binnenstad neemt af door de ingrepen, de omzet in Hoog Catharijne neemt juist toe. Dat wordt veroorzaakt door het relatief grotere belang van fietsers en relatief lagere belang van automobilisten voor de winkelvestigingen in Hoog Catharijne. Daarnaast zijn voor Hoog Catharijne de segmenten ambachten/diensten en daghoreca niet meegenomen (daarover zijn geen gegevens bekend), dat zijn juist wel sectoren waar de automobilist een relatief groot aandeel in heeft. Deze werken in de binnenstad namelijk relatief zwaar door.

Tabel 4.5: Wekelijkse omzetverandering door ingrepen ten opzichte van autonoom scenario (2030), in duizenden euro's

Modaliteit	Binnenstad	Hoog Catharijne	Totaal	% van omzet 2015*
Auto	€ -3.800	€ -638	€ -3.970	-0,03%
Bus	€ -9.140	€ -660	€ -9.800	-0,06%
Trein	€ -5.130	€ -520	€ -5.650	-0,04%
Fiets	€ 14.730	€ 3.230	€ 17.960	0,12%
Saldo	**€ -3.350**	**€ 1.412**	**€ -1.934**	**-0,01%**

*Bron: verkeersmodel gemeente Utrecht (2017), Strabo (2015) en bezoekcijfers musea (CMU, 2015) *het aandeel van de omzet uit 2015 (incl. omzet vanuit voetgangers)*[44].

Omzetverandering naar segment

Kijkend naar de effecten onder de verschillende segmenten die onder detailhandel, recreatie en horeca vallen, dan zal de omzetafname relatief het grootst zijn in het segment ambachten/diensten. Met een afname van 0,5 procent is dat nog steeds beperkt (bovendien vallen de percentages binnen de nauwkeurigheidsmarges van het verkeersmodel). Ook de overige segmenten voelen een licht negatief effect:

- Musea: afname van 0,08 procent.

[43] Daarbij moet eveneens worden aangetekend dat de modaliteit lopen niet in het verkeersmodel is opgenomen. Er is mogelijk wel een modal shift van de auto of het OV naar lopen, de omzetderving daarvan is dus niet meegenomen in de berekening van het economische effect.

[44] Bij de berekeningen van de economische effecten is uitgegaan van de omzetgegevens uit 2015 op basis van Strabo. Toevoeging van het ruimtelijk programma en aanpassingen in de Graadt van Roggenweg hebben pas effect vanaf 2030. Als gevolg van inflatie kunnen prijzen en omzetverschillen in de tussentijd veranderen.

- Daghoreca: afname van 0,07 procent.
- Niet-dagelijks (waaronder kleding, warenhuizen en sportartikelen): afname van 0,08 procent.
- Dagelijkse sector (voedsel en drogisterij/parfumerie): afname van 0,2 procent.

Binnen de segmenten zijn er volgens de kengetallen en analyses die daaruit volgen ook bepaalde branches die profiteren van het feit dat meer mensen met de fiets naar de stad komen. Het gaat om sportartikelen en mode.

Reflectie op conclusies economische effect

De onderzochte en geanalyseerde effecten op economisch vlak volgen voor het grootste deel uit het Verkeersmodel van de gemeente Utrecht. Uit dat model blijkt dat aanpassing aan de Graadt van Roggenweg zorgt voor een beperkte toename van de reistijd. Met aanpassing van de Graadt van Roggenweg worden namelijk ook nog andere infrastructurele maatregelen genomen, zoals het terugdringen van het aantal kruisingen en door automatisering van kruispunten (door regulering van bijvoorbeeld verkeerslichten kan de intensiteit op de weg beïnvloed worden). Dit zorgt ervoor dat de effecten op de reistijd, als gevolg van het terugbrengen van de capaciteit op de Graadt van Roggenweg, beperkt is. Decisio heeft de aannames voor wat betreft de reistijd niet kunnen checken, maar de verklaringen van de gemeente lijken ons plausibel.

De impact op het aantal reizigers en op de omvang van het winkelende publiek beschouwen wij eveneens als plausibel. Deze constatering baseren we met name op de zichtbare modal shift die optreedt als gevolg van het pakket aan maatregelen. Bezoekers stappen over van de auto en het openbaar vervoer op de fiets (en mogelijk zullen zij ook lopend gaan, maar deze modaliteit zit niet in het verkeersmodel). Dat lijkt logisch omdat dicht tegen het centrum aan een OV-terminal wordt gerealiseerd en het toegevoegde ruimtelijke programma ook dicht tegen de stad aan is gelegen, waardoor het waarschijnlijk is dat relatief veel mensen gebruik zullen maken van de fiets.

5 Conclusie

Economische vitaliteit van de binnenstad

Op basis van deskresearch en literatuurstudie concluderen we dat de Utrechtse binnenstad er op dit moment economisch relatief goed voor staat. Het centrum trekt relatief veel bezoekers en kent ook een relatief grote aantrekkingskracht van buiten de stad. Dat uit zich in de waardering van de bezoekers over het aanbod van winkels en horeca, met een 8,1 scoort Utrecht hoger dan gemiddeld (KSO 2016). De vloerproductiviteit (omzet per m^2 winkelvloeroppervlak) is hoger dan het Nederlands gemiddelde en ook de vastgoedprijzen in de belangrijkste Utrechtse winkelprijzen doen niet onder voor die in steden van soortgelijke omvang. Dat duidt erop dat Utrecht een aantrekkelijke winkelstad is, zowel voor consumenten als voor winkeliers.

Op basis van enkele waargenomen trends en ontwikkelingen zijn er ook aandachtspunten voor de binnenstad. In bepaalde segmenten is de omzet in de binnenstad afgenomen tussen 2011 en 2016 (op basis van het Koopstromenonderzoek 2016) en is het aantal vestigingen in de niet-dagelijkse sector afgenomen (met 15 procent). Mede om die reden is de leegstand in de afgelopen jaren toegenomen tot 16 procent in 2016. De leegstand is daarmee iets hoger dan het gemiddelde niveau in de Randstad (14 procent). Als belangrijkste redenen voor deze ontwikkelingen worden de economische crisis en toegenomen concurrentie van online winkelen genoemd, daarnaast heeft het leegstaande pand van de V&D een groot aandeel in het leegstandspercentage.

Het Beurskwartier en Lombokplein

De gemeente Utrecht heeft plannen om in het Beurskwartier en Lombokplein te verdichten en daarmee ruimtelijk programma toe te voegen. Het gaat om minimaal 3.600 woningen en om ongeveer 60.000 vierkante meter bvo voor werken en voorzieningen. Om dat mogelijk te maken en de leefbaarheid in het gebied, met name rondom het Westplein, te verbeteren zijn er ook plannen voor het aanpassen van de Graadt van Roggenweg. Deze weg is nu 2x2 rijstrook en de toegestane maximum snelheid is 50 km/u. De aanpassing bestaat uit het verlagen van de maximum snelheid naar 30 km/u en een teruggang naar 2x1 rijstrook vanaf de Koningsbergerstraat naar de Daalsetunnel.

Verkeerskundige en economische effecten

Als gevolg van deze ingrepen blijkt uit het verkeersmodel van de gemeente Utrecht (VRU 3.3u) dat het aantal winkelende bezoekers aan de binnenstad dat met de auto komt afneemt, met ongeveer 1,5 procent. Ook het aantal mensen dat met het openbaar vervoer naar de binnenstad komt om te winkelen neemt af, met ongeveer 2,7 procent. Daarentegen neemt het aantal bezoekers van de binnenstad dat met die fiets komt toe, met ongeveer 2,2 procent. Het fietsgebruik neemt toe als gevolg van een modal shift en als gevolg van het toevoegen van ruimtelijk programma dicht tegen het centrum van de stad aan.

Economisch hebben deze verkeerskundige effecten netto nauwelijks gevolgen. Op basis van de gegevens uit het verkeersmodel en kengetallen van Strabo (2015) over bestedingen van het aantal bezoekers lijkt de omzet naar iets af te nemen. Maar het berekende effect is minimaal en valt binnen de onzekerheidsmarge van het model, bovendien is een toename van bestedingen van voetgangers te verwachten. Deze is niet berekend. Zodat de eindconclusie is dat het project nauwelijks effect zal hebben op de bestedingen. De beperkte afname van het aantal bezoekers per auto (en OV), wordt gecompenseerd door de toename van bezoekers te fiets, mede als gevolg van de extra woningen in het gebied.

Bijlage 1. Literatuurlijst

- *Auto's weren uit Duitse steden*, NRC 2012.
- *Koopstromenonderzoek Utrecht Centrum 2016*, I&O Research.
- *Mobiliteitsbeeld 2014*, KiM 2014.
- *Omgevingsvisie Beurskwartier Lombokplein*, gemeente Utrecht – Concept 2 februari 2017
- Panteia (detailhandel.info), 2016
- *Passantenonderzoek kernwinkelgebied Utrecht*, Strabo 2009
- *Passantenonderzoek kernwinkelgebied Utrecht*, Strabo 2012
- *Passantenonderzoek kernwinkelgebied Utrecht*, Strabo 2015
- *Retailmarktspecial – revolutie in Retailland*, Jones Lang LaSalle, 2012
- *Regulating cars and buses in cities: the case of pedestrianisation in Oxford*, Parkhurst, 2003.
- *Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen – mobiliteitsplan Utrecht 2025*, gemeente Utrecht 2016.
- *Toekomstvisie Utrecht Centrum: 'a Healthy Urban Boost' – Zeven keuzedocument*, gemeente Utrecht, 2015.
- *Uitgangspuntennotitie VRU3.3u*, gemeente Utrecht 2016.
- *Utrecht, culturele metropool in ontwikkeling*, adviescommissie cultuurnota 2017-2020.
- *Utrecht in feiten en cijfers*, Q&A research&consultancy, 2015.
- *Vastgoedmonitor Utrecht*, Cushman & Wakefield, 2017
- *Winkelgebied van de toekomst*, Platform31, 2014
- *Winkelmarkt Snapshot Nederland*, september 2016, Cushman & Wakefield.

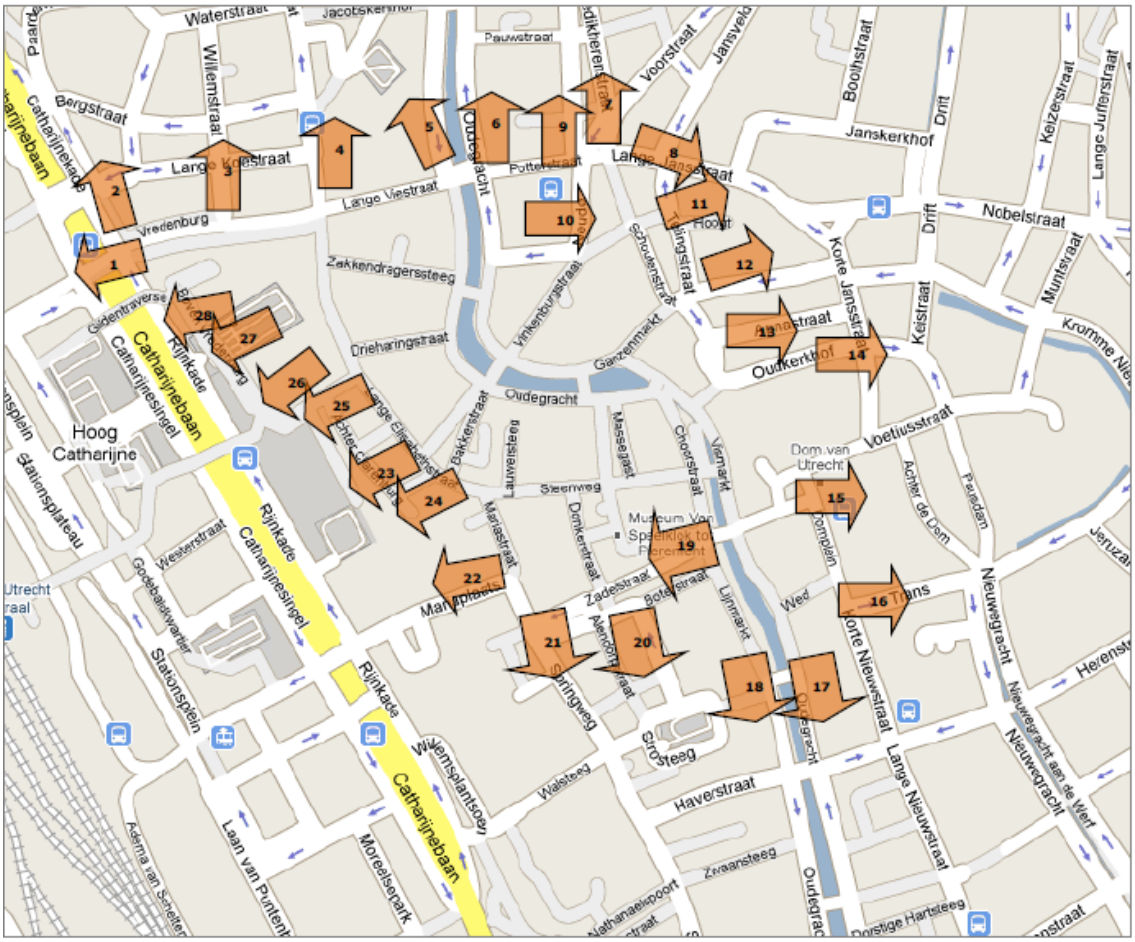
Bijlage 2. Aannames en kengetallen Model Decisio

Tabel A.1. Totale uitgaven bezoekers binnenstad Utrecht per vervoerwijze per sector, in 2014 (x 1.000 euro)

	Voetganger	Fiets	Auto	Trein	Bus	Totaal
Dagelijks	203	116	108	160	167	755
Voedsel	126	73	53	87	51	390
Drogisterij/parfumerie	79	44	55	74	113	365
Niet-dagelijks	1.733	2.387	1.827	1.637	2.044	9.629
Kleding	1.018	1.209	876	847	704	4.654
Schoenen, lederwaren	185	216	137	169	177	884
Warenhuizen	138	89	249	85	63	624
Sportartikelen	14	301	25	30	121	490
Overig niet-voedsel	379	612	512	259	1.000	2.762
Daghoreca	125	278	437	200	243	1.283
Ambachten/diensten	3	4	37	29	208	281
Overig niet-voedsel	379	612	512	259	1.000	2.762

Bron: Strabo (2015), bewerking Decisio

Onderzoeksgebied Strabo 2012 en 2016



Bron: Strabo 2015.

Bijlage 3. Amendement onderbouw maaiveld-oplossing

Ingediend raad 9.7.2015(a)
Aangenomen raad 9.7.2015(a)
tegen: CDA, PvdD

2015/A55

Amendement onderbouw maaiveld-oplossing

De gemeenteraad bijeen op 9 juli 2015 ter besluitvorming over de Toekomstvisie centrum fase 2 Stationsgebied,

Constaterende dat:

- Het college in de toekomstvisie voorstelt om geen tunnel onder het Westplein aan te leggen;
- De Westpleintunnel onderdeel was van de variant die gekozen is in het referendum over het Stationsgebied in 2002.

Overwegende dat:

- het de ambitie is om de kwaliteit van de openbare ruimte bij het huidige Westplein fors te verbeteren;
- Sinds de eerste plannen rondom de Westpleintunnel het nodige veranderd is in wetgeving en het Utrechtse verkeersbeleid;
- de visie uit Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar onder andere gericht is op het verminderen van doorgaand autoverkeer en een tunnel-oplossing daar niet op aansluit en niet meer nodig lijkt te zijn.
- Een tunnelvariant veel duurder is dan een oplossing op maaiveld;
- Een goede inpassing van een maaiveld-variant waarbij de ruimtelijke kwaliteit centraal staat ook een forse investering vraagt;
- Goede fysieke bereikbaarheid van bestaande functies in het oude centrum en Lombok en hoge ambities voor de openbare ruimte essentieel zijn voor een aantrekkelijk en bereikbaar centrumgebied;
- De economische consequenties van de visie (kosten-baten analyse) inzichtelijk gemaakt worden bij de structuurvisie;
- Privaatrechtelijk afspraken zijn gemaakt over de (auto)bereikbaarheid van parkeervoorzieningen bij Hoog Catharijne;
- Om een oplossing op maaiveld met de uitgangspunten van een stadsboulevard te creëren (hoge kwaliteit van openbare ruimte, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid) een reductie naar maximaal 15.000 autobewegingen per dag nodig is;
- Deze reductie van het doorgaande autoverkeer op het Westplein effecten zal hebben op andere wegen in Utrecht en de consequenties daarvan moeten kunnen worden gewogen in relatie tot de ambities op en rond het Westplein.

Besluit aan het raadsvoorstel toe te voegen na beslispunt 3:

4. Voorafgaand aan het definitieve besluit bij de structuurvisie over de onder 3d genoemde uitgangspunten:
   - de haalbaarheid van deze uitgangspunten te onderzoeken, in samenhang met het nieuwe verkeersplan "Slimme routes, slim regelen";
   - daarbij de effecten op het stedelijke verkeersnetwerk inzichtelijk te maken;
   - onderbouwd de mogelijkheden aan te geven voor de gewenste ruimtelijke kwaliteit en de ruimtelijke en verkeerskundige inpassing;
   - de economische effecten te onderzoeken.

Het oude beslispunt 4 om te nummeren naar beslispunt 5.

Tim Schipper	Peter van Corler	André van Schie	Maarten Koning	Cees Bos
SP	GroenLinks	VVD	D66	Stadsbelang