

Studie Noordwest: economische effecten

In deze notitie wordt in het een kort een duiding op de drie verschillende verkeersmaatregelpakketten gegeven door de afdeling Economische Zaken van de Gemeente Utrecht. Zij hebben op basis van hun expertise van de verschillende gebieden hun visie op mogelijke economische effecten gegeven. Dit is een inschatting op hoofdlijnen.

Maatregelpakket 1: een knip op de Catharijnesingel

Verkeerskundig effect: door deze knip is er geen doorgaand verkeer meer mogelijk tussen Paardenveld en Ledig Erf. Alles blijft wel bereikbaar met de auto, reistijd wordt niet/nauwelijks langer. Verkeer op de Catharijnesingel gaat van 10.000 voertuigen naar 7.000 voertuigen. Hierdoor ontstaat ook meer comfort voor fietsers op de fietsroute langs de singel. Voor logistiek/expeditie zal een ontheffing mogelijk zijn.

Emile Fonville (senior beleidsadviseur EZ) :

De bereikbaarheid van de bedrijven/winkels in de binnenstad is belangrijk voor de economische vitaliteit van deze bedrijven. Deze behalen we door een goede OV verbinding, fietsroutes en geleiding naar stallingen, en de mogelijkheid de auto in de omgeving te parkeren bij voorkeur in daarvoor opengestelde garages. Een goede bereikbaarheid van de Klepierre parkeergarages is in dit pakket daarom het belangrijkste. Ook de conceptinhoud van de Omgevingsvisie binnenstad die op dit moment wordt uitgewerkt sluit hier op aan door juist meer ruimte te bieden aan voetgangers en voetgangersroutes en autoverkeer in de binnenstad te ontmoedigen. Het is daarom van belang om een eventuele knip af te stemmen met Klepierre zodat de parkeergarages optimaal gebruikt kunnen worden.

De bevoorrading van de bedrijven in de binnenstad mag niet gehinderd worden (zie ook gespreksverslagen CABU en CMU). Maar wel is van belang juist ook nu als maatregel om verblijfsruimte bezoekers aan de binnenstad te verbeteren door goederen vervoer te ontmoedigen om tijdens winkeltijden (10.30 uur tot 19.00 uur) te bevoorraden.

De verwachting is dat door het doorgaande verkeer over de Catharijnesingel te beperken dit geen negatief economische effect zal hebben zolang de autobezoeker vlot geleid wordt naar de beschikbare parkeergarages van o.a. Klepierre.

Maatregelpakket 2: knip Paardenveld

Verkeerskundig effect: door deze knip moet je vanaf Graadt van Roggweg naar de Catharijnesingel en van de Vleutenseweg naar de Amsterdamsestraatweg. Je kunt niet meer van de Amsterdamsestraatweg naar de Catharijnesingel en andersom. Alles blijft bereikbaar maar in slechtste geval leidt dit tot 10 minuten extra reistijd (van Zuilen naar Catharijnesingel).

Pierre Koolen (adviseur /projectleider EZ):

Voor de Amsterdamsestraatweg: de auto afhankelijkheid is een bijzonder lastige om vast te stellen. Je kan kijken waar de klanten vandaan komen. In het rapport van DISCvision (april 2019) zie je dat veel bezoekers van buiten de wijk komen. Dat zegt wel iets, al zal niet iedereen met de auto van ver komen. Maar wel veel meer dan van dichtbij.

40% van de bezoekers woont niet in het primaire verzorgingsgebied, hiervan 19% woont zelfs niet in de gemeente Utrecht. 60% woont dus wel in het verzorgingsgebied.

Gesteld wordt dat de ASW bereikbaar blijft, waarbij in het slechtste geval 10 minuten extra reistijd op de koop moet worden toegenomen. De consument wordt steeds meer een gemakconsument; hij koopt daar waar het hem het minste moeite kost: internet maar ook een aankoopplek die makkelijk en snel is te bereiken.

Voor de fietser en voetganger verandert er weinig. Ik heb geen inzicht hoeveel consumenten er met de auto komen; het actuele autogebruik. Bijvoorbeeld: Snel fietsenwinkel heeft klanten uit het hele land, die komen deels met de auto een speciale fiets halen. Dat haal je er met classificering niet uit. Als ze een beetje moeten omrijden komen ze nog steeds wel. Andere winkels en horeca profiteren van langsrijdende auto's. Als dat minder gebeurt missen ze omzet.

Conclusie: er verandert het een en ander aan de autobereikbaarheid, dat heeft consequenties. Mij ontbreken ervaringscijfers welke consumenten waar vandaan komen en hoe zij naar de ASW komen om hun inkopen te doen. In zijn algemeenheid: Bij het boodschappen doen ligt het autogebruik tussen de 40 en 50%.

Klaas Beerda (Programmamanager Bedrijvenhuisvesting UCiB, Senioradviseur kantorenmarkt)

Effecten Stationsgebied/Beurskwartier: de verwachting is dat de impact voor het Stationsgebied/Beurskwartier als werklocatie (Kantoren+Jaarbeurs) beperkt is.

Maatregelpakket 3: knip op de Amsterdamsestraatweg, knip bij Thomas A Kempisplantsoen, afslagverbod Monicabrug.

Verkeerkundig effect: o.a. dit betekent voor de bedrijventerreinen Werkspoorkwartier en Lage weide een langere reistijd.

Astrid Renne (senior adviseur/projectleider EZ)

Effecten Lage Weide

De knips genoemd in pakket 3 leiden tot een flinke toename van het autoverkeer op de A2, Wolfgang Pauliweg en Zuilense ring. Dit zijn de essentiële toegangswegen voor het bedrijventerrein Lage Weide. Op Lage weide werken 17-18.000 mensen bij circa 800 bedrijven. Lage weide is daarmee een belangrijke banenmotor voor de stad Utrecht met een accent op banen op MBO niveau. Juist deze banen zijn essentieel voor de stad Utrecht omdat het percentage werklozen in deze groep het hoogst is.

Op Lage Weide ligt het accent sterk op logistiek en zeker de laatste jaren is dit aandeel sterk toegenomen en zien we dat verouderde bedrijfslocaties zijn herontwikkeld naar ruimte voor logistiek met een accent op weblogistiek. Een DHL, Picnic, UPS, Hema, Strukton, Pouw, Oskam zijn belangrijke partijen voor de stad als we het hebben over logistieke diensten en voor de bouw. Van de grotere bedrijven met >25 werknemers is 66% voor de bedrijfsvoering afhankelijk van bereikbaarheid via de weg. Het gaat hier met name om logistiek, groothandel, opslag, bouw- en sloopbedrijven, productiebedrijven. Naast het beroepsvervoer is ook bereikbaarheid voor woon-werkverkeer essentieel. Lage Weide is bereikbaar met het OV maar de haltes zijn gelegen aan de doorgangsroute

Atoomweg en Niels Bohrweg waardoor veel bedrijven met het OV niet goed bereikbaar zijn. Daarnaast wordt er op Lage weide ook 's avonds en nachts gewerkt. Deze werknemers zijn sowieso afhankelijk van de auto omdat er dan niet / nauwelijks nog bussen rijden.

Daarnaast kent Lage weide ook veel bedrijven die we uit oogpunt van werkgelegenheid graag willen behouden maar zeker ook ert de 600 gebiedsontwikkelingen die we de komende jaren gaan uitvoeren in de stad ook belangrijk zijn voor de ontwikkeling / woningbouwopgave van de stad. Daarbij speelt bundelen en verduurzamen van transportstromen een grote rol (zie actieplan goederenvervoer).

OV of fiets vervoer is voor dit beroepsvervoer geen alternatief. Voor het personeelsvervoer kan overdag het vervoer en fiets een goed alternatief gaan bieden. Dat betekent wel dat het OV bereikbaarheid en zeker ook de fietsbereikbaarheid (vanaf Lage Weide en ook de Demkabrug) moet worden geïnvesteerd.

De bereikbaarheid is voor het merendeel vd bedrijven op Lage Weide één vd belangrijkste vestigingsfactoren.

De bedrijven geven wel aan dat de dosering van de tunnel op de A2 en de toerit Lage Weide op vanaf de A2 de laatste jaren wel problemen opleveren ivm lange wachttijden (tijd is geld voor deze bedrijven). Veel bedrijven rijden al buiten de spits om deze druk te omzeilen maar een toename van het verkeer op de A2, Pauliweg en Zuilense Ring agv verkeersmaatregelen om de (binnen)stad te ontlasten doet de concurrentiepositie van Lage Weide zeker geen goed en het risico bestaat dat bedrijven die qua werk en functie gelieerd zijn aan de stad toch gaan verhuizen. Behoud van de werkgelegenheid is één vd belangrijkste doelstellingen in het Coalitieakkoord.

Effecten Werkspoor

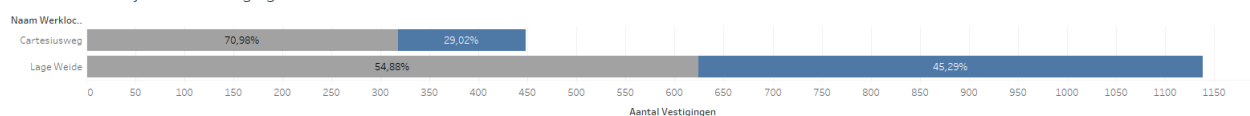
De bereikbaarheid is ook voor het Werkspoor belangrijk al zijn hier iets minder bedrijven direct afhankelijk van wegtransport (VD Wal, RET etc) maar altijd nog 44% (bedrijven >25 werknemers). Werkspoor telt 2760 werknemers. Het aantal bedrijven met avond en nachtploegen ligt in werkspoor lager dan op Lage Weide. De laatste jaren is het aantal grotere productiebedrijven en logistieke bedrijven op dit terrein afgenomen tgv creatieve en meer stadsverzorgende bedrijven. Met name deze laatste categorie (verhuisbedrijf, garagebedrijven, kleinere productie en onderhoudsbedrijven) is afhankelijk van een goede autobereikbaarheid.

Door de maatregelen uit pakket 3 wordt de druk op de Cartesiusweg minder maar de bereikbaarheid van het terrein gaat er wel op achteruit. Door de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek neemt de druk op de Cartesiusweg ook weer toe < 2500 woningen >. Daarnaast verschuift ook hier de druk op de weg naar de A2 en de Pauliweg. Daarmee verschuift je een probleem van de stad naar een locatie (A2 en Lage weide) die van essentieel belang is voor de economie en de banen in de stad. Met name voor de categorie stadsverzorgende bedrijven in Werkspoor is bereikbaarheid van groot belang.

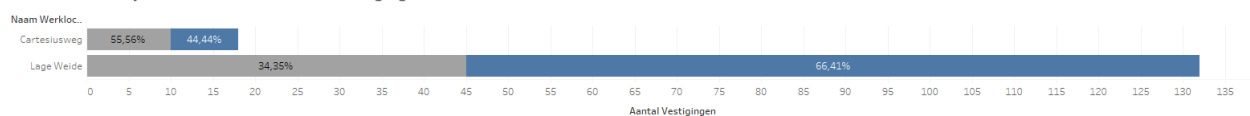
Gezien de krapte op de markt voor (betaalbare) bedrijfsruimtes is behoud van hun huidige vestigingslocatie inclusief de bereikbaarheid een belangrijke basis voor het functioneren van deze bedrijven.

Aantal Banen LW	Aantal Vestigingen LW	Groei LW	Aantal Banen CW	Aantal Vestigingen CW	Groei CW	Autoafhankelijkheid
-----------------	-----------------------	----------	-----------------	-----------------------	----------	---------------------

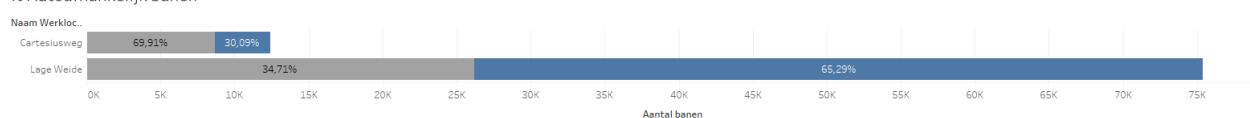
% Autoafhankelijk aantal Vestigingen



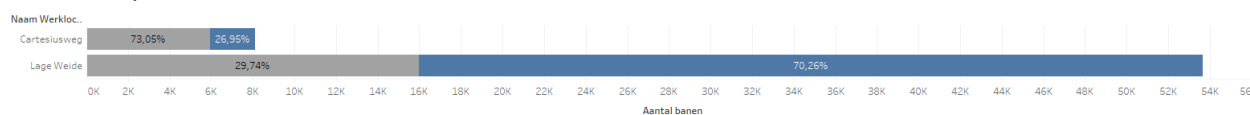
% Autoafhankelijk >25 werknemers Aantal Vestigingen



% Autoafhankelijk banen



% Autoafhankelijk >25 werknemers banen



Staafdiagram met % bedrijven in de sbi codes die autoafhankelijk (blauw) zijn tov totaal aantal bedrijven voor Lage Weide en Werkspoor.

Effecten ander locaties

Het opvoeren van de druk op de A2 heeft bovendien ook gevolgen voor ander locaties in Utrecht als het verkeer ter hoogte van Lage weide vastloopt: de werklocaties Wetering, Haarrijn, Strijkviertel, Oudenrijn en Papendorp gaan hier hinder van ondervinden. De laatste jaren loopt het verkeer op Lage Weide zelf ook vast met name in de avondspits doordat het verkeer op de A2 niet kan doorstromen.