VCOC

De Stip
op de horizon



> Bereikbaarheid
> Openbare ruimte
> Duurzaamheid
> Samenwerken

Visie op de toekomst van Utrecht Centrum
op basis van lokale politiek
en gemeentelijke beleidsplannen



De Stip
op de horizon





INHOUD

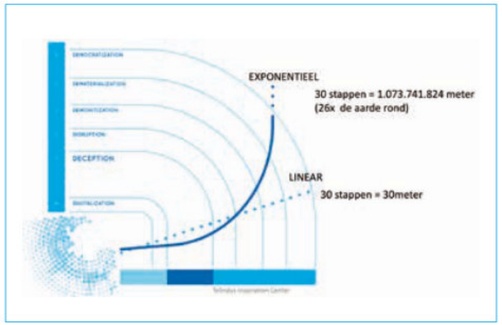
1. Inleiding 4
2. Utrecht 6
3. 2030: Een wandeling door Utrecht Centrum 11-28
   - Inleiding 11
   - Start wandeling 12
   - Colofon 32



1 Inleiding

De Vereniging van eigenaren van Commercieel Onroerend goed Utrecht Centrum (VCOC) heeft KIR, *Kordaat in Ruimte*, vertegenwoordigd door Jorine de Soet gevraagd een integrale centrumvisie voor het centrum van Utrecht op te stellen.
De centrumvisie treft u in de vorm van een fysieke wandeling door het centrum van Utrecht in 2030. Tijdens de wandeling nemen we alle (economisch) belanghebbenden aan de hand mee.

We laten zien dat alle bij het centrum betrokken partijen een economisch en cultureel duurzaam en vitaal centrum nastreven. We laten ook zien dat we deze ambitie waarschijnlijk niet zullen bereiken als de lokale politieke opinie en het daarop gestoelde gemeentelijk beleid uitgevoerd wordt, zoals onze bestuurders dat nu willen.



(Bron: Presentatie Jos Vulto, Solutions Architect | Strategy & Solutions bij Telindus naar 'Bold' door Peter Diamandis en Steven Kotler, 2015)

Doel is in beeld te brengen waar we willen staan in 2030. Hoe ziet het centrum van Utrecht eruit in 2030? Welke functies komen we op welke plekken tegen? Welke inzet en activiteiten vraagt dat van de gemeente en van marktpartijen?

Het moment 2030 kiezen we vooral, omdat dat aansluit bij verschillende (gemeentelijke) ambities. In CU 2030 is de toon gezet en BVR sluit daarbij aan met haar manifest met bouwstenen.

Duurzame economie
We beschrijven wat we tegenkomen in het centrum van Utrecht als dit zich ideaal ontwikkelt, gezien vanuit duurzaam economisch perspectief. We gaan er daarbij van uit dat een gezond en duurzaam economisch functioneren van het centrum betekent dat de waarde van het onroerend goed behouden blijft, c.q. toeneemt; dat wil zeggen dat de belangen van de eigenaren hiermee gediend worden. Als het centrum zich economisch en duurzaam gezond ontwikkelt, is er sprake van een vitaal en sterk centrum, waar het plezierig toeven is. Onder deze omstandigheden komt niet alleen de lokale economie tot bloei maar ook de lokale culturele voorzieningen en de woonkwaliteit.

2030 en in de Tussentijd
We realiseren ons dat 2030 best ver weg is in een tijd waarin sociaal-maatschappelijke, economische, milieutechnische en technologische ontwikkelingen razendsnel op ons af komen. Het gaat zelfs zo snel dat onze geest het niet kan bevatten. Onze geest denkt lineair, terwijl de technologische ontwikkelingen met exponentiele snelheid op ons afkomen
Naastgelegen grafiek geeft dat weer.

Daarom nemen we tijdens onze wandeling kijkjes in de tussentijd. Hoe zijn we in deze ideale situatie terecht gekomen? Waar hebben we de wind mee gehad en waar hebben we obstakels genomen? Hoe zijn bepaalde gebieden tot stand gekomen? Welke gedachten lagen daaraan ten grondslag? Welke discussies hebben er plaatsgevonden? Hoe zijn de lokale politiek, gemeente en andere belanghebbenden in het centrum uiteindelijk tot elkaar gekomen?

Samenvatting en achtergrond op de VCOC-website
Van deze wandeling is een samenvatting gemaakt, waarin de highlights weergegeven zijn. Die samenvatting is als **hand-out** beschikbaar.

Op de **VCOC-website** treft u beide documenten ook. Daarnaast vindt u hier veel meer informatie, zoals een ruimtelijk-economische SWOT-analyse, alle achtergronden, bronnen en verantwoording. Deze bestanden zijn voor eenieder toegankelijk.

VCOC

Vereniging van Commercieel Onroerend goed eigenaren Utrecht Centrum. ***vcoc.nl***

Leeswijzer



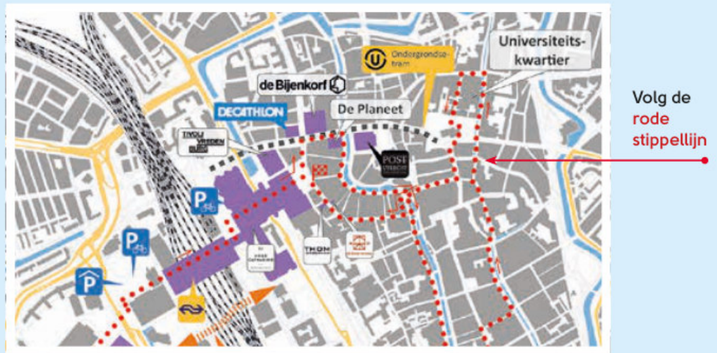
ROUTE

Utrecht 2030 **De Stip** op de horizon



De **wandelroute** wordt beschreven aan de **rechterzijde** van de pagina's in **zwart**.
De **activiteiten en interventies** ***'In de Tussentijd'*** staan **links** in **rood**.

Op de **'uitklappagina'** treft u de **plattegrond van de wandelroute** en de **locatie** van **verschillende functies**.



2 Utrecht





De stad Utrecht is gegroeid, zowel in aantallen als in naam en faam

Het is 2030. De gemeente Utrecht heeft meer dan 400.000 inwoners en is sinds 2018 met ruim 50.000 inwoners gegroeid. Er wonen niet alleen meer mensen in de stad, meer en meer mensen uit de regio kiezen voor Utrecht Centrum om zich te vermaken. Bovendien wordt de stad nationaal en internationaal veel beter gevonden dan 12 jaar geleden. In 2018 wisten al veel meer toeristen Utrecht te vinden dan in 2012 en daarna zijn de bezoekersaantallen alleen nog maar toegenomen. Zowel de commerciële als culturele voorzieningen in het centrum hebben aan aantrekkingskracht gewonnen.

Entree Centraal Station



De Utrechtse musea hebben zich duidelijk en goed gepositioneerd en zij hebben hun bezoekersaantallen enorm zien toenemen. Dit hoort bij deze tijd; mensen zijn meer op zoek naar bezinning dan alleen naar spullen.

Ook het aanbod van centrumfuncties als winkels, horeca en blurring formules is zowel in kwantitatief als kwalitatief oogpunt enorm toegenomen met de uitbreiding van Hoog Catharijne, de transformatie van Post Utrecht, de uitbreiding van de Bijenkorf en een aantal andere spraakmakende ingrepen. Oorspronkelijke internetwinkels hebben hier nu hun fysieke vestigingen. Voor een gezond bedrijfseconomisch functioneren bleek dit noodzakelijk. Daarnaast heeft het Stationsgebied zich ontwikkeld tot een heus (internationaal) Central Business District, met onder andere de vestiging van WTC Utrecht en the Galaxy Tower die ruimte biedt aan een viersterrenhotel en appartementen. Wonderwoods wordt een heel bijzonder gebouw met verticaal groen en biedt eveneens plek aan appartementen.

Het aantal inwoners van het centrum is toegenomen sinds 2018. Toen woonden er rond 18.000 mensen in het centrum *(bron: WistU data)*. In 2025 was dat al gegroeid tot ruim 20.000 (een stijging van ruim 11%). Er wonen veel mensen aan de zijde van het Beurskwartier in de nieuwe appartementen en ook in het historische deel van het centrum is het aantal inwoners licht toegenomen, doordat er een klein aantal panden dat in het verleden commerciële functies huisvestte omgezet is tot woning en 'wonen boven winkels' geleid heeft tot een toevoeging van appartementen.

› *Lees verder op pagina 8*



Inwoners centrum

reizen **verbinden** ontmoeten **genieten** winkelen





In het centrum van Utrecht wonen veel mensen. Zij wonen er meestal met plezier en willen dat ook zo houden. De algemene waardering van de bewoners voor de binnenstad was in 2018 hoog met gemiddeld een 8,1 als algemeen rapportcijfer, ruim boven het stadsbrede gemiddelde van 7,1. Binnenstadsbewoners en bezoekers waardeerden de staat van de openbare ruimte in hun wijk met een rapportcijfer 7,0. Voor Utrecht als geheel was dat een 6,6.

Maar de tevredenheid over de bereikbaarheid en de parkeermogelijkheden voor de auto en de fiets bleef ver achter bij alle overige wijken.

Datzelfde gold ook voor de waardering van de bezoekers van de binnenstad. Die waardeerden de bereikbaarheid en parkeertarieven met een rapportcijfer 5,5. Daarmee behoorde Utrecht samen met Amsterdam tot de laagst gewaardeerde van de grote steden op dit punt.
(Bron: Wijkactieprogramma 2018 Binnenstad).

In 2030 is er een goed evenwicht gevonden tussen de belangen van bewoners, eigenaren van commercieel onroerend goed en exploitanten (winkels, horeca, kantoren, bedrijven). Zo wordt er bijvoorbeeld met grote regelmaat schoongemaakt en wordt er actief gehandhaafd bij vervuiling. Dit is echter niet altijd zo geweest.

In het verleden klaagden inwoners over overlast van vooral horeca. 's Nachts was er lawaai op straat en de souvenirs van een avondje stappen mochten zij regelmatig uit hun portiek vegen of scheppen. Toen in 2018 het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht (zie p. 20/21) van kracht werd, namen de zorgen toe. Vooral in gebieden waar weinig horeca was, werd een serieuze toevoeging mogelijk. Bovendien mochten alle winkels tot 40% van hun wvo wijzigen naar horeca-activiteiten. Verschillende inwoners zagen de bui al hangen, mobiliseerden zich en zochten de politiek en de pers. Zij voelden zich echter niet gehoord. Vooral horeca-ondernemers reageerden hier dan weer op. Het zou wel meevallen en als je in het centrum woont, weet je waarvoor je kiest.

Omdat alle betrokkenen er belang bij hadden dat inwoners, eigenaren en exploitanten in een goed evenwicht met elkaar konden leven in het centrum, nam de VCOC in 2018 het initiatief tot het uitvoeren van een representatief kwalitatief onderzoek onder inwoners van het centrum. Op basis van postcoderegistratie konden de problematiek en de zorgen per buurt en straat in kaart gebracht worden. Op basis van de resultaten kon beleidsmatig adequaat gereageerd worden. Dit onderzoek werd gefinancierd vanuit het OfU en door de gemeente gezamenlijk. De resultaten van dit onderzoek gaven precies weer waar de schoen wrong en hoe omvangrijk de problematiek was. Ook bleek welk deel van de inwoners overlast ervoer of bang was dat te gaan ervaren.

(In 2018 had het Expertise Centrum Stedelijke Dynamiek en Duurzaamheid al een inventarisatie naar het woon- en leefklimaat in binnensteden gemaakt en een advies opgesteld. Het initiatief van de VCOC sloot hierbij aan.)

Op basis van de resultaten werd er niet langer heen en weer gepraat over gevoelens en indrukken en er werd niet langer naar de ander gewezen. De problematiek was concreet in beeld gebracht en kon met behulp van concrete afspraken ook opgelost worden. Dat betekende niet dat er nooit meer overlast ervaren werd, maar wel dat dat veel minder gebeurde en het meetbaar gemaakt was. Exploitanten werden aan banden gelegd en inwoners moesten accepteren dat wonen in een centrum een aantal gevolgen heeft waar je niet omheen kunt.‹



Utrecht 2030 **De Stip** op de horizon



Hoog Catharijne



Domplein

UTRECHT 2



Centraal Station



IN DE TUSSENTIJD - SAMEN VOOR DUURZAAM

Niet zonder slag of stoot

Deze situatie hebben we niet zonder slag of stoot bereikt. Onder andere de VCOC heeft aangestuurd op een democratische, gelijkwaardige en gezonde samenwerking met de lokale politiek en de gemeente. Doel daarbij is steeds de duurzaam economische positie van het centrum van Utrecht geweest en het behoud en waar mogelijk groei van werkgelegenheid, want ook in 2030 is het aantal banen in het centrum van cruciaal belang. Door vergaande robotisering en een groter gebruik en invloed van internet, is een aantal banen verloren gegaan. Toch gaat er ook in 2030 niets boven menselijk (oog)contact. Om die reden zien we nog steeds veel (duurzame) werkgelegenheid in het centrum, vooral in de dienstverlening.

Vertrouwen leidt tot groei

In 2018 bood het centrum 50.000 banen. In 2030 is dit aantal gegroeid. Deze groei hangt mede samen met het vertrouwen in de lokale centrumeconomie dat de markt vanaf 2018 weer kreeg. Verschillende belanghebbende partijen gingen toen met elkaar samenwerken. Zij hielden het lokale politieke beleid met elkaar zó goed tegen het licht, dat een aantal reeds genomen politieke besluiten teruggedraaid werd. Ook werd een aantal politieke besluiten zodanig geformuleerd dat de centrumeconomie er geen schade van ondervond of daarin gecompenseerd werd.

Vervolg van pagina 6

Utrecht Centrum, the place to be

Het centrum van Utrecht beschikt over vele kwaliteiten. De combinatie van het Beurskwartier, het Centraal Station, Hoog Catharijne en het historische deel van het centrum maken het centrum zo veelzijdig, dat vrijwel iedere bewoner, gast, bezoeker en gebruiker aan zijn/haar trekken kan komen. Je kunt er wonen, werken, winkelen, uit eten, wandelen, de geschiedenis en cultuur opsnuiven, naar de film of het theater, gamen en verblijven. Mensen komen er graag, spreken er graag af met anderen, laten zich er graag zien en zien er graag anderen. Utrecht is ook interessant geworden voor een verblijf van 1, 2 of 3 dagen. Utrecht Centrum is 'the place to be'.

Het centrumgebied is bijna helemaal CO_2 neutraal. In de openbare en gebouwde omgeving is de CO_2 uitstoot in kaart gebracht, waarna maatregelen getroffen zijn om dit te neutraliseren. Op een klein aantal plekken in het historische deel van het centrum bleek dit niet haalbaar of realiseerbaar. Daar waar dit het geval was, is een uitzondering gemaakt. In 2030 wordt hard gewerkt aan het ontwikkelen van mogelijkheden om ook de uitzonderingen nog CO_2 neutraal te maken.

Het centrum is nog steeds een belangrijke bron voor werkgelegenheid. In 2018 bood het centrum 50.000 banen, zowel voor de hoogopgeleide als de meer praktijkgericht opgeleide werknemers. De binnenstad telde 305 banen per 100 inwoners, vier keer het Utrechts gemiddelde. *(Bron: Wijkactieprogramma 2018 Binnenstad)*. In 2030 is het aantal banen nog eens fors gegroeid.

Weet u nog? CU 2030

Om niet te bezwijken onder de druk van de groei van het aantal bezoekers en gebruikers en de toenemende populariteit van het Utrechtse centrum heeft de lokale politiek al in 2003 met het plan CU 2030 besloten het centrum van de stad uit te breiden. Daardoor kon de druk letterlijk evenwichtiger verdeeld worden. CU 2030 had betrekking op de Stationsomgeving, Hoog Catharijne en het Jaarbeursterrein.

Tussen 2013 en 2016 is de totale werkgelegenheid in Utrecht met 10.000 banen gegroeid. Dat is 4,1%. Concrete informatie over veronderstelde werkgelegenheidsgroei in het centrum is niet voorhanden. De glazen bol werkt ook hier niet. We weten echter wel dat het centrum veel intensiever wordt gebruikt door bewoners, mensen die er werken en die er verblijven.



TOELICHTING VISIE

In de huidige tijd met snel toenemende technologische mogelijkheden is 2030 eigenlijk best ver weg. Maar zoals eerder kenbaar gemaakt, hebben we hier toch voor gekozen omdat het aansluit bij het Masterplan CU 2030 en het manifest met bouwstenen van BVR.

Parallelle belangen

Tijdens de wandeling geven we aan hoe het centrum van Utrecht er in 2030 idealiter uitziet vanuit duurzaam economisch perspectief. De belangen van eigenaren van commercieel onroerend goed in het centrum van Utrecht lopen voor een belangrijk deel parallel aan de belangen van retailers, horecabedrijven, blurring formules en andere publieke functies in het centrum.

Wel wat te doen

Eigenlijk willen alle betrokken partijen de voor 2030 geschetste situatie bereiken. Daar zijn we het over eens. Maar kijken we dan naar de huidige trends en ontwikkelingen van demografische, sociaal-maatschappelijke, economische, milieutechnische en technologische aard in relatie tot hetgeen de lokale politiek op dit moment aan beleid en beleidsuitvoering voorstaat en in gang wil zetten, dan hebben we nog wel wat te doen.



Vredenburg



Hoog Catharijne



IN DE TUSSENTIJD - PARKEERPLAATS MERWEDEKANAAL

Een klein aantal mensen parkeert hier de auto en neemt de fiets uit de achterbak om verder naar het centrum te reizen. De wandeling naar Hoog Catharijne en het historische deel van het centrum wordt in het algemeen te lang bevonden. Het hoogwaardig openbaar vervoer waar de marktpartijen in 2015 mee verleid werden, werd niet aangelegd. Er was geen geld voor; dat wil zeggen, het had voor de lokale politiek te weinig prioriteit, tot teleurstelling en frustratie van de marktpartijen die toen aan de andere kant van het station actief waren. Deze situatie bevorderde het vertrouwen van marktpartijen aan de oostzijde van het station in de lokale politiek niet.

START WANDELING

2030 Een wandeling door Utrecht Centrum

3



Als we in 2030 een wandeling maken door het vernieuwde en uitgebreide centrum van Utrecht, zien we hoeveel vertrouwen marktpartijen de afgelopen jaren gehad hebben in het hele (deels nieuwe) centrum van de stad. In alle centrumdelen is enorm en duurzaam geïnvesteerd in zowel de openbare ruimte als de gebouwde omgeving.

ROUTE

Route: Volg de **rode stippellijn** op de plattegrond.





OMGEVING MERWEDEKANAAL

We starten onze wandeling bij de Graadt van Roggenweg aan de westkant van het centrum ter hoogte van het Merwedekanaal en de benzinepomp, die hier in 2018 nog gevestigd was. Hier bevindt zich een groot aantal parkeerplaatsen, waar centrumbezoekers vroeg 'afgevangen' worden om vanaf deze plek de westelijke of de oostelijke zijde van het CS (HC en de historische binnenstad) te bezoeken. We treffen hier een kabelbaan, een magnetische tram, zelfrijdende busjes of een andere vorm van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), die bezoekers in een oogwenk naar het CS of de oostzijde van het centrum kunnen brengen.

Slechts een beperkt aantal centrumbezoekers maakt gebruik van de hiervoor genoemden HOV-voorzieningen, want de bezoekers die naar het oostelijk centrumdeel van het CS willen, rijden meestal toch met de zelfrijdende, geluidloze en uitstootvrije (deel)auto naar de zeer ruime parkeermogelijkheden van o.a. de Vredenburggarage. Ten eerste omdat mensen nu eenmaal graag gebruik maken van hun zelfgekozen vervoermiddel (comfortabel, efficiënt, privacy) en in de tweede plaats omdat de parkeergelegenheid ter hoogte van waar Holland Casino in 2018 gelegen was, meestal voor een belangrijk deel gebruikt wordt door bezoekers aan de westzijde van het CS. Het Beurskwartier is een gebied met een uitstekend verblijfskwaliteit waar bezoekers graag vertoeven. Dat begint al in de omgeving van de parkeerplaats, waar je aan het Merwedekanaal plezierig kan neerstrijken op een terras aan het water.

Utrecht 2030 **De Stip** op de horizon



Utrecht Centraal Station

Het gebied geniet nationale en internationale bekendheid omdat het geheel duurzaam ontwikkeld is en een combinatie biedt van hoge dichtheden met veel groen. De ligging van een beursgebouw tegen het grootste station van Nederland én tegen het centrum van de stad in combinatie met de gerealiseerde onderscheidende voorzieningen hier, maken het een uniek en bijzonder sterk gebied. Dit trekt niet alleen bewoners en gebruikers van het gebied aan, maar ook stedenbouwkundigen, landschapsarchitecten en milieudeskundigen die hier inspiratie kunnen opdoen en hun kennis kunnen verbreden om deze elders toe te passen.

ROUTE

IN DE TUSSENTIJD - GROEN EN DUURZAAM

De groene ambities bleken in de praktijk weinig duurzaam. Zo mooi als het verticale groen en het park halverwege een gebouw op de artist impressions leek, zo lastig en kostbaar bleken deze vormen van groen in onderhoud. Uiteindelijk werd het groen duurzaam wegbezuinigd.
Bovendien werd het bij bepaalde weersomstandigheden een tochtig en winderig gebied door de grote hoogteverschillen tussen het onroerend goed en het maaiveld. Alle ambities waren getest in een windtunnel, maar het veranderde klimaat bracht verassingen met zich mee. Met het plaatsen van (tijdelijke) schermen werd dit probleem ondervangen, maar daar werd het gebied niet fraaier van.



BEURSKWARTIER

Daarna lopen we over de Stadsboulevard naar het gebied rond de Jaarbeurs, tegenwoordig het Beurskwartier genoemd. Dit gebied is helemaal duurzaam ontwikkeld met CO_2 neutrale woningen, kantoren en een grote verscheidenheid aan centrumvoorzieningen. De Kinepolis Jaarbeurs met 14 zalen en 3200 stoelen is hier al in 2016 geland.

HOOG EN GROEN

Het gebied kent een aantal hoge, moderne (kantoor)torens (tot 90 meter) waaronder de Amrath Galaxy Tower met 250 hotelkamers en ruim 300 appartementen en het World Trade Center. Central Park is een bijzondere kantoortoren met 22 kantoorlagen en in het midden een groene verdieping.
Dit nieuwe (internationale) CBD biedt een werkplek voor naar verwachting minimaal 5.000 mensen.

Daarnaast bevinden zich in het Beurskwartier ook 3.000 nieuwe woningen in hoogbouw. Het is een woonwijk met plek voor zo'n 5.000 bewoners. Het gebied heeft een groene uitstraling met behulp van onder andere twee parken en Wonderwoods, een woning- en kantoorcomplex dat opvalt door zijn groene uitstraling.

EVENWICHTIG AANBOD

De plinten van deze hoogbouw zijn gevuld met voorzieningen die zich nadrukkelijk op de directe omgeving richten, maar ook interessant zijn voor bezoekers. Het gaat hierbij enerzijds om dagelijkse services die aan de bewoners aangeboden worden, zoals bijvoorbeeld een stomerij-wasserij, medische en paramedische voorzieningen, kleine kantoren en bedrijven, anderzijds om voorzieningen die interessant zijn voor bezoekers en deze in het gebied vasthouden.

De commerciële functies die we hier treffen, bieden een gezond marktevenwicht met functies in het Centraal Station, Hoog Catharijne en de Dichters- en Rivierenwijk, waardoor de kwaliteit op al deze plekken geborgd wordt. Er zijn ook zogenaamde servicepunten, waar kluisjes zijn, schone openbare toiletten en waar je bijvoorbeeld paraplu's kunt kopen en buggy's kunt huren. De functionele invulling biedt levendigheid en sociale controle op straat.
De Croeselaan is ingericht als 30 km gebied met een brede middenberm en een vrij liggend fietspad.

Tussen de Croeselaan en het Moreelsepark is ter hoogte van de Rabobank in 2016 al een fiets- en voetgangersbrug opgeleverd, de Moreelsebrug, die een efficiënte doorsteek biedt van de westzijde naar de oostzijde van het centrum.

PARKEERVOORZIENINGEN

Om de verkeerstromen (die niet ter hoogte van het Merwedekanaal afgevangen zijn,) op te vangen, bevinden zich onder het Jaarbeursplein een parkeergarage voor 770 auto's en een grote fietsenstalling.



Verzorgingsgebied en bereikbaarheid

Naarmate de fysieke verzorgingsfunctie van een centrum geringer is, gaat dat ten koste van het economisch functioneren en daarmee ten koste van de waarde van het onroerend goed. De kwaliteit van de bereikbaarheid met alle vervoermiddelen speelt hierbij een rol. Wanneer Utrecht Centrum regionaal niet meer interessant is omdat bezoekers uit de regio er niet snel en comfortabel kunnen komen, dan is de kans groot dat het centrum een meer lokale verzorgingsfunctie krijgt (naast nationaal en internationaal toerisme). Deze kans is nog groter wanneer er elders aantrekkelijk aanbod is waar je wel snel en comfortabel kunt komen. Dat kan de lokale economie en daarmee werkgelegenheid aantasten en de onroerend goed waarde drukken.

Knijpen en limiteren

In 2016 was al besloten dat de Graadt van Roggenweg, verreweg de belangrijkste aanrijroute naar het centrum vanuit het westen, geknepen zou worden. Daarbij zou de maximale snelheid van 50 km per uur teruggebracht worden naar 30 km per uur. Bovendien werd ook nog het aantal voertuigbewegingen per etmaal gelimiteerd tot 15.000 en er was zelfs vraag dit verder terug te brengen naar 10.000. Doel was bezoekers ter hoogte van het Merwedekanaal te laten afbuigen, ter plekke te laten parkeren en daarvandaan naar het centrum te laten lopen.

Levensader van levensbelang

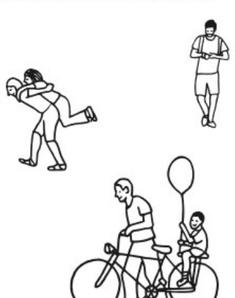
Klépierre zag haar gigantische investering van ca 100 miljoen euro in een vijf lagen diepe parkeergarage onder het Vredenburg, waartoe de organisatie door de gemeente verplicht was, in rook opgaan. Ook andere eigenaren van commercieel onroerend goed én vele exploitanten zagen de bui hangen. Omdat het centrum van Utrecht niet alleen een lokale, maar juist ook regionale en landelijke verzorgingsfunctie vervulde, was autobereikbaarheid van levensbelang. En de Graadt van Roggenweg was daarbij een belangrijke levensader. Het centrum van Utrecht had dat regionale en nog ruimere verzorgingsgebied ook keihard nodig, zeker nu het zowel fysiek als qua omvang van functies zo enorm uitgebreid was. Hoe meer functionele meters hoe groter het benodigde economisch draagvlak moest zijn.

Dit gebeurde bovendien allemaal in dezelfde periode waarin het nieuwe Leidsche Rijn Centrum opgeleverd werd, een geheel nieuw en vernieuwend centrumgebied in de wijk Leidsche Rijn. Hier werd 38.000 m² aan centrumvoorzieningen opgeleverd met een ruime parkeergarage met zo'n 2.000 plekken voor privé en publiek gebruik (1.300 publiek en 670 privé). Bovendien konden bezoekers hier de eerste anderhalf jaar gratis parkeren.

Mobilisatie van belangen

Binnen Utrecht sloegen vertegenwoordigers van vijf verschillende centrumgebieden de handen ineen. Zij benaderden alle lijsttrekkers van de verschillende lokale politieke partijen die recht op zetels hadden met een brandbrief waarin zij aandacht vroegen voor het belang van autobereikbaarheid en autoparkeergelegenheid.

Na een heel duidelijke stellingname van gezamenlijke marktpartijen, het MKB en Detailhandel Nederland zag ook de lokale politiek in dat (ook schone, geluidloze) autobereikbaarheid cruciaal was voor het centrum zolang er geen alternatief vervoer was. Besloten werd eerst gelijkwaardige alternatieven te realiseren en dán pas in te grijpen. Het excuus dat er geen middelen zouden zijn, werkte allang niet meer. Geld en tijd hangen samen met prioritering en niet met (on) mogelijkheden. Pas in 2026 werd de Graadt van Roggenweg geknepen, toen er adequaat HOV gerealiseerd was vanaf de parkeergelegenheid in de buurt van waar Holland Casino in 2018 gevestigd was.



GRAADT VAN ROGGENWEG ALS LEVENSADER

De Graadt van Roggenweg is de belangrijkste levensader vanuit het westen naar het centrum en kent een goede verkeersdoorstroming met één-baan, snelheidsbeperking én handhaving. De technologische vooruitgang heeft tot gevolg dat hier in 2030 op deze wijze een prima doorstroming plaatsvindt; er zijn minder auto's (deelauto's) en deze zijn schoon en zelfrijdend. Met behulp van vernuftige techniek wordt overbelasting van de weg voortdurend voorkomen. Dat betekent dat als er veel verkeer is, auto's die niet direct iemand hoeven te vervoeren, stil blijven staan op een daarvoor bestemde plek, waardoor deze geen druk uitoefenen op het verkeer. Bovendien kan iedereen op zijn infologe zien welk moment het juiste is om weg te rijden en wanneer niet.

Een fietsbrug over het Westplein c.q. Lombokplein zorgt voor een betere doorstroming van auto's en fietsen.

Een fietstunnel onder het spoor ter hoogte van Hooch Boulandt en de Croeselaan stimuleert het fietsgebruik en verbetert de bereikbaarheid van de binnenstad.

UTRECHT CENTRAAL

Het Centraal Station van Utrecht is tussen 2012 en 2018 gegroeid van 8.000m² naar 25.000m² en verwerkt in 2030 meer dan 100 miljoen reizigers per jaar. Dit aantal ligt hoger dan het aantal reizigers dat Schiphol verwerkt. Daarmee is Utrecht CS de grootste passagiersterminal van het land. Het station ademt internationale allure en biedt ruimte aan allerlei functies, waar reizigers behoefte aan hebben, zoals horeca, boekwinkels, kleine supermarkten, drogisten, een stomerij, sleutelmaker en pop up units, waar verschillende formules zichzelf onder de aandacht van reizigers kunnen brengen.

Het treinverkeer is geoptimaliseerd. Treinen rijden met hoge frequentie, op tijd en bieden ruimte genoeg voor hewt nog altijd groeiende aantal reizigers dat er gebruik van maakt. Hoewel het gebruik van de trein inmiddels een beter alternatief is voor het gebruik van de auto dan vroeger, blijft de auto een belangrijk onderdeel van de samenleving, zeker nu deze grotendeels geluidloos, vrij van uitstoot en zelfrijdend zijn. (In steden zijn deel- en leenauto's meer ingeburgerd dan in de regio, waar meer inwoners nog de voorkeur aan een eigen auto geven.)



Plein Centraal Station



IN DE TUSSENTIJD - GEBREKKIG OV

Helaas was het treinverkeer nog steeds erg storingsgevoelig (vertragingen, stakingen en defecten), wat mede tot gevolg had dat de auto voor veel gebruikers van de stad nog niet vervangen werd of kon worden door de trein en aanvullend OV.

Hoewel de lokale politiek voor 100% ingezet had op het frustreren van het autogebruik binnen het stadscentrum, kwam zij daar niet mee weg als gevolg van gebrek aan en gebrekkige alternatieven. De inmiddels in het algemeen schone (deel)auto kwam gewoon naar het centrum en kon grofweg kiezen tussen de Vredenburggarage, één van de garages onder HC en de garage achter de Bijenkorf.

Van revolutie naar evolutie

Om die reden kon de lokale politiek niet anders dan nagaan in hoeverre haar maatregelen van revolutionair naar evolutionair zouden kunnen met eveneens een vergelijkbare reductie van CO_2 uitstoot.

IN DE TUSSENTIJD - SNELTRAM

De sneltram is wel een aantal jaren later gereedgekomen dan de bedoeling was. 2018 werd 2022.

De complexiteit van de aanleg van de tram was onvoldoende overzien evenals de hoogte van de investeringen. In 2017 bleek dat de tramverbinding een begrotingstekort had van 84 miljoen euro. Deze kostenpost was mede debet aan de vertraging van de ingebruikname.



STATION VAARTSCHE RIJN

Utrecht Centraal Station is de grootste en belangrijkste transferplek van Nederland. Mede om het station wat te ontlasten is in 2016 Station Vaartsche Rijn opgeleverd. Hier halteert o.a. de tram naar de Uithof. Het gebied rond dit nieuwe station toont een economische opleving. Er is een soort micro-economie ontstaan.

Er is geen functionele verbinding met publieke functies van het CS naar Vaartsche Rijn ontstaan. Er is in het gemeentelijk winkelbeleid gekozen voor compactheid van het kernwinkelgebied. Het tussenliggende gebied heeft een plezierige uitstraling en er wordt vooral gewoond.

In 2030 rijdt de tram naar de Uithof en hoef je vanuit Nieuwegein en IJsselstein niet meer over te stappen op het CS. Ook alle CO_2 uitstootvrije lijnbussen halteren op het CS. Er wordt gebruikt gemaakt van een dynamisch meldsysteem, zodat de grote Utrechtse regio optimaal bereikbaar is en iedereen vanaf elke plek in het Stationsgebied kan zien welke bussen en trams op welk moment waarnaartoe rijden. Vanzelfsprekend kan iedereen dat ook zien op zijn infologe, voorzien van supersnel 5G of 6G.

De bezoekmotieven aan Utrecht Centraal zijn bijna net zo divers als de mens zelf: in- en uitgaande forensen, winkelend publiek, toeristen, bezoekers aan de Jaarbeurs, uitgaand publiek in de avond, studenten en scholieren door de week, enz.



WANDELING

ROUTE

Hoog Catharijne

HOOG CATHARIJNE

Daarna wandelen we naar Hoog Catharijne. Dit grootste en drukste overdekte binnenstedelijke winkelcentrum van Nederland heeft in 2030 een omvang van maar liefst 75.500 m² winkeloppervlak. Dat is bijna het dubbele van wat het rond de eeuwwisseling was. Hier treffen we nationale en internationale filiaal- en grootwinkelbedrijven. Het winkelcentrum ademt internationale allure en sluit daarmee functioneel goed aan bij het nieuwe CS en het Beurskwartier.

Het lijkt net alsof het huidige Hoog Catharijne en het historische deel van het centrum organisch met elkaar verweven zijn. Het nieuwe Hoog Catharijne gaat op het Vredenburg een nauwe verbinding aan met het historische deel van het centrum. Daar waar voorheen sprake was van een enorm architectonisch en psychologisch hiaat, sluiten beide centrumdelen nu goed op elkaar aan. Dit was ook het streven van zowel de gemeente, het Centrummanagement als Klépierre, zoals vastgelegd in de visie van het CMU in 2010.

Die natuurlijke overgang is ook bij het Godebaldkwartier gerealiseerd. Het nieuwe Godebaldkwartier sluit uitstekend aan bij de 20 jaar eerder heringerichte Mariaplaats en de Zadelstraat. Ook het Gildenkwartier is inmiddels herontwikkeld, sluit goed aan op de Lange Viestraat en maakt aan de noordkant verbinding met het historische deel van het centrum.

CATHARIJNESINGEL

De Catharijnesingel is helemaal doorgetrokken en gevuld met water. Dit geeft het centrum van Utrecht nog eens extra kwaliteit en allure. De Singel wordt recreatief en intensief gebruikt.

Zoals vanaf 1973 bezoekers uit heel Nederland naar Hoog Catharijne reisden voor een unieke winkelervaring, gebeurt dat nu, in 2030 weer. De architectuur is bijzonder de moeite waard met de hoge plafonds, de iconische winkelpuien, de ruim opgezette wandelpromenades en het toetredend daglicht.

De Catharijnesingel gaat vanuit het centrum over in de Weerdsingel in Oudenoord. Daar waar de Singel de Amsterdamsestraatweg aandoet is de brug, die in de jaren 60 van de vorige eeuw verdwenen is met het dempen van de gracht, teruggebracht. Ook hier is na een kunstmatige scheiding weer een verbinding ontstaan, die de druk op het centrum nog verder doet afnemen en de bewoners van Wijk C de gelegenheid biedt op heel korte loopafstand hun dagelijkse boodschappen te doen, terwijl inwoners van Oudenoord en Pijlsweerd net zo gemakkelijk gebruik maken van de voorzieningen in het centrum. Er zijn hier alleen maar winnaars.



Zwerfafval



Vuilniscontainers op Vredenburg

IN DE TUSSENTIJD - SLEETSE OPENBARE RUIMTE

Openbare ruimte

De openbare ruimte lag er niet goed bij. Door het intensieve gebruik en daarbij achterblijvend onderhoud, zag het er verpauperd en sleets uit. Al in 2011 werd politiek besloten dat de openbare ruimte in het historische deel van het centrum heringericht moest worden. Daardoor zou het beter bij de inrichting van Hoog Catharijne aansluiten. Deze ambitie werd in 2016 voor een aantal straten vastgelegd in het convenant De Rode Loper dat het CMU en de gemeente met elkaar ondertekenden. In de praktijk bleek de herinrichting van de hele binnenstad echter geen politieke prioriteit. Het kwam niet verder dan de enkele ingrepen die in het convenant waren vastgelegd. De openbare ruimte in de rest van de binnenstad bleef sleets en verpauperd.

Ook de vuilophaal en reiniging vonden nog steeds niet plaats op een manier en moment dat het de binnenstadbezoekers en -exploitanten niet frustreerden.

Doordat er in dit deel van het centrum sprake was van volledig versnipperd eigendom en heel veel verschillende exploitanten, was het voor deze direct belanghebbende partijen lastig om een vuist te maken. Echt samen werken op vrijwillige basis bleek een grote opgave. Daar waar Klépierre, de NS en ProRail en de Jaarbeurs zelfstandig heel krachtige organisaties vormden met een groot gebied en financiële reikwijdte, waardoor ze meer voor elkaar kregen en konden afdwingen, lag dit anders voor veel van de belanghebbende partijen in het historische deel van het centrum.

Mobilisatie helpt

Omdat echter de openbare ruimte in verschillende delen van het historische centrum zó achteruitgegaan was, dat het hier voor bezoekers minder aantrekkelijk was om te komen, mobiliseerden eigenaren en exploitanten in deze gebieden zich. Met elkaar ontwikkelden zij plannen om de openbare ruimte aan te pakken. Doordat de markt het initiatief nam en zelf investeerde in plannen, wist de lokale politieke oppositie het college te overtuigen van de noodzaak eveneens op deze plekken de openbare ruimte opnieuw in te richten. Ook hier bleek dat middelen en tijd een kwestie van politieke prioriteitsstelling zijn.
Bovendien leveren investeringen op plekken waar geld verdiend wordt in het algemeen meer op, ook aan belastinginkomsten.

Historisch centrum

Een klein het stukje historie in de garage op -1 niveau trekt apart bezoekers die interesse hebben in de geschiedenis van Kasteel Vredenburg en het centrum van Utrecht. Deze bezoekers zijn vooral ook interessant, omdat ze gelijk het centrum aandoen.





GARAGE VREDENBURG

De Vredenburggarage en de parkeergarages onder Hoog Catharijne worden goed gevonden en gebruikt, zowel door de week als in het weekend. Verschillende deelautobedrijven zijn hier gevestigd en de garage is een prima uitvalsbasisbasis voor een dagje winkelen en een avondje uit. Ook vind je hier elektrische fietsen en ouderwetse fietsen zonder stroom, elektrische brommers en scooters. Je kunt ze hier kort en langdurig stallen, huren en laden.

Daarnaast bevinden zich hier eveneens zogenaamde servicepunten. Deze beschikken over kluisjes waar je je aankopen in kan doen als je niet wilt sjouwen, je kunt ze hiervandaan ook thuis laten bezorgen. Daarnaast kun je hier buggy's lenen en paraplu's kopen en huren. En natuurlijk zijn er voldoende schone toiletten. De servicepunten hier zijn uitgebreider dan die in het Beurskwartier, omdat dit gebied kleinschaliger is en op een andere, meer intensieve manier gebruikt wordt.

FACELIFT OPENBARE RUIMTE

Eerst wandelen we door het kernwinkelgebied zoals dat zich ontwikkeld heeft tot in het vroege begin van deze eeuw. De openbare ruimte in dit oorspronkelijke kernwinkelgebied heeft de afgelopen jaren daar waar nodig een grondige facelift gekregen. Hierbij is gekozen voor materiaal dat per gebied aansluit op het concrete gebruik en past bij de historie van de stad.

PLEINEN EN TERRASSEN

De pleinen zoals het Vredenburg, de Neude, de Mariaplaats en het Domplein worden met behulp van de inrichting van de openbare ruimte met elkaar verbonden. 's Zomers zitten de terrassen vol. De grote bomen op het Vredenburg ademen hun groene historie en maken het plein compleet. Dat geldt ook voor de bomen op de Mariaplaats. De waterpomp hier is weer in gebruik.

VREDENBURG

Als we vanuit Hoog Catharijne of de Vredenburggarage de historische binnenstad in lopen, komen we als eerste op het recent heringerichte Vredenburg. Dit is een van de mooiste pleinen van het centrum geworden, vooral als de zon haar stralen over plein schijnt. Het Vredenburg, voorzien van mozaïek en grote bomen ligt er prachtig bij. Het is een plein zoals een plein bedoeld is. De hoogte-breedte verhouding is uitstekend en niet alleen de openbare ruimte is prachtig, ook alle gebouwen die het plein flankeren zijn goed onderhouden en zien er goed uit. Het plein kan qua allure en bekendheid concurreren met menig plein in Europa.

In 2030 kent de directe omgeving van het plein geen achterkanten' meer. TivoliVredenburg en de panden waar The Sting en ZARA gevestigd zijn, hebben een alzijdige uitstraling gekregen. Al in 2017 hadden betrokken partijen de handen ineengeslagen om dit gebied op te waarderen.

LANGE VIESTRAAT VERBINDT

Vanaf het Vredenburg lopen we naar de Lange Viestraat. Die is vergeleken met zo'n tien jaar terug helemaal veranderd. Het rode asfalt dat in 2018 plek bood aan de busbaan is vervangen door klinkers. De honderden bussen die in het verleden door de straat denderden, zijn vervangen door een centrumtram, die ter hoogte van Tivoli en de Bijenkorf tot aan het Janskerkhof onder de grond gebracht is. De tram is in 2030 net in gebruik genomen en vertoont nog kinderziekten. Maar de Lange Viestraat, die vroeger het centrum in tweeën splitste, heeft

IN DE TUSSENTIJD - TRAM

In 2017 en 2018 vond er een verhitte politieke discussie plaats tussen de verschillende lokale politieke partijen. Een tram door het centrum en dan gedeeltelijk onder de grond; dat was toch veel te duur! En al die ellende die de noord-zuidlijn in Amsterdam opgeleverd heeft, wilden we hier toch niet? In 2017 al had de Uithoflijn (boven de grond) een tekort van 84 miljoen. Nadat getracht was dit onder de pet te houden, lekte het toch uit. Hierdoor werd het onderling vertrouwen binnen het college en tussen het gemeentebestuur, de provincie, het lokale bedrijfsleven en inwoners niet bevorderd. -

Gelukkig waren er ook lokale politici die verder keken dan hun eigen politieke horizon. Dat bleek tijdens het politieke debat over het centrum dat het Centrummanagement in 2018 vlak voor de verkiezingen georganiseerd had.

Geld is een kwestie van prioriteiten stellen en regeren is vooruitzien. Als je met de aanleg van een tram -deels onder de grond- op lange termijn zorgt voor een uitstekende verbinding tussen verschillende stadsdelen en zo'n tramverbinding kan wel meer dan honderd jaar functioneel zijn, dan is het de moeite waard hiervoor middelen te zoeken. Bovendien wint het centrum van de stad enorm aan sfeer en aantrekkingskracht als de Lange Viestraat een verbinding vormt in plaats van een scheiding.

Een serieuze centrumtram is bovendien een serieus alternatief voor individueel (deel)autogebruik en de honderden bussen door de Lange Viestraat. Uiteraard was de besluitvorming rond deze tram zeer gespannen. Zo'n tram is heel kostbaar, vraagt veel technische kennis en vraagt de bereidheid grote bereikbaarheidsoffers te brengen tijdens de aanleg. Echter de provincie ondersteunde het idee nadrukkelijk en zou bijdragen. Omdat er nieuwe duurzame technieken ontwikkeld en toegepast zouden worden, bleken er stimuleringsgelden mogelijk.

Voordat het besluit genomen werd, werd er uitgebreid informatie uitgewisseld met de gemeente Amsterdam en de gemeente Den Haag die beide ruime ervaring hadden met het realiseren van een nieuwe tramverbinding door het centrum. Op deze manier was Utrecht uitstekend voorbereid op wat er zou komen als besloten werd tot de betreffende tram.


Lange Viestraat

IN DE TUSSENTIJD - HORECA

Het was van belang de effecten van het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018, dat aan alle commerciële functies ruimte geeft om te 'blurren' (: branchevreemde activiteiten te ontplooien), te monitoren. In het slechtste geval zouden heel veel voorzieningen branchevreemde activiteiten toepassen, waardoor er vormen van concurrentievervalsing zouden kunnen optreden. Er zou een harde strijd kunnen ontstaan waarbij er harde klappen konden vallen. Vanuit liberaal oogpunt moest dit natuurlijk kunnen, want de wens van de klant zou centraal moeten staan. Maar de plotselinge overgang van relatief strenge regulering naar grote liberalisering zou best eens te groot kunnen zijn; zeker op een moment dat het aantal voorzieningen en de omvang ervan zo dramatisch toenam als anno 2018/2019/2020 in Utrecht Centrum gebeurde.

De sterke regulering die wij in Nederland gewend waren toe te passen op centrumvoorzieningen heeft zeker zijn vruchten afgeworpen. In ons land was de detailhandelsstructuur tot voor kort minder aangetast dan in veel andere Europese landen, waar het beleid veel liberaler was.

Om die reden moeten we goed in de gaten houden welke de werkelijke effecten zijn van het nieuwe beleid en niet het kind met het badwater weggooien.

nu juist een verbindende functie. De Sint-Jacobsstraat en het Vredenburg vormen nu één centrumgebied. De vestiging van de Bijenkorf, Decathlon en wat verderop aan de overkant De Planeet en The Post bieden een gezond stedenbouwkundig en functioneel evenwicht. Je voelt je er welkom en thuis.

Onze wandeling zet zich voort in de prachtige historische binnenstad van Utrecht, met zijn mooie grachten, unieke werfkelders, oude gebouwen en natuurlijk hét symbool van onze stad: de Domtoren. Het historische deel van het centrum ligt er in 2030 qua functionele invulling en onroerend goed in het algemeen goed bij.

OUDEGRACHT, LANGE ELISABETHSTRAAT, STEENWEG VAN KLEUR VERSCHOTEN

Aan de Oudegracht en de Lange Elisabethstraat-Steenweg heeft een aantal van de grote filiaal- en grootwinkelbedrijven dat hier in 2018 nog gevestigd was, plaatsgemaakt voor andere voorzieningen. In 2018 hadden deze bedrijven vestigingen in genoemden straten én in Hoog Catharijne. Voor sommige was dat teveel en die kozen voor één vestiging in Hoog Catharijne.

Voor een deel zit er nog detailhandel, horeca en combinaties hiervan in de genoemde straten. We treffen er een aantal flag-ship-stores van grote merken. Ook heeft een aantal formules dat we eerder meer 'buitenstedelijk' tegenkwamen zich hier gevestigd. IKEA kwam als eerste en nam in haar kielzog collega's en andere formules mee, die graag gebruik maakten van de ruime winkelunits die achtergelaten waren door bijvoorbeeld ZARA en Perry Sport.

De huidige winkels hebben een belangrijke showroomfunctie. Bezoekers oriënteren zich hier, doen soms aankopen, maar gaan ook vaak naar huis om de aankoop digitaal te doen. Andersom gebeurt ook. (Bovendien gaat het niet langer alleen om het aanschaffen van artikelen, maar ook om ruilen of delen. Niet alleen auto's worden gedeeld en geruild, ook kleding en woninginrichting.)

Onder andere om deze redenen hebben veel winkels geen of minder voorraadruimte nodig. Door dit veranderde aankoopgedrag zijn de oude vloerproductiviteitscijfers naar zolder verhuisd. In de huidige businesscases worden on- en offline verkopen bij elkaar opgeteld en dan tegen de kosten van het wvo, de voorraad- en distributielocaties en/of de kosten van 'printing on demand' aangehouden.

Veel winkels hebben nu een horecagelegenheid binnen gerealiseerd. De voormalige voorraadruimte kan nu commercieel ingezet worden. Het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht werd in 2018 vastgesteld en bood elke winkel de ruimte om tot maximaal 40% van haar wvo te gebruiken als horeca. Op deze manier konden zij potentiele klanten langer binnenhouden waardoor de kans op aankopen toe zou nemen, zo was de gedachte.

Horecabedrijven mochten ook producten gaan verkopen, zolang deze dienst maar ondergeschikt bleef aan de hoofdfunctie.
Maar we treffen ook ander soort functies, zoals bijvoorbeeld 'speellocaties'. Gaming en spel heeft een enorme vlucht genomen en het aantal game- en spelgelegenheden is meegegroeid. Daarnaast treffen we verschillende 3D-studio's.

Handyman bestaat nog steeds en zit hier op een A-locatie. Aan een heel kleine ruimte heeft de organisatie genoeg, want alle onderdelen van kapotte apparatuur worden ter plekke geprint. De zaak heeft geen voorraad nodig.

Via een aantal spraakmakende projecten, die op de volgende pagina's toegelicht worden, lopen we naar de Choorstraat.

ROU TE

VERSTERKING NOORD-WESTELIJKE BINNENSTAD

Doordat Hoog Catharijne, Decathlon, de Bijenkorf, de Planeet en The Post allemaal in het noord-westelijke deel van de historische binnenstad liggen, heeft het centrum aan deze zijde in economisch belang toegenomen ten opzichte van de zuid-oostelijke zijde.



De Bijenkorf

De Bijenkorf Utrecht is sinds 1986 gevestigd in het toen nieuw opgeleverde winkelcentrum La Vie. La Vie omvatte oorspronkelijk behalve een Bijenkorf tientallen andere winkels, een kelder met eetwinkels en (afhaal)restaurants en een fontein in de centrale hal op de begane grond. In de loop der jaren is het warenhuis uitgebreid en zijn de andere winkels verdwenen.

Groter en mooier

Na zo'n 10 jaar gewerkt te hebben aan uitbreidings- en verbeteringsplannen van de Utrechtse vestiging, is het warenhuis in de hoogte uitgebreid, op het platte dak van het huidige pand. De passage die de Bijenkorf en het voormalige C&A-pand verbond, is verwijderd, waardoor de St Jacobsstraat een veel opener karakter heeft en beter aansluit bij het kernwinkelgebied. De hoofdentree op de hoek van de Lange Viestraat en de St. Jacobsstraat is iets naar voren geschoven. Het pand heeft een nieuwe gevel met veel glas en RVS.

De Bijenkorf heeft met deze uitbreiding en architectonische verbeteringen veel meer allure gekregen. Het is echt een winkel van deze tijd geworden die qua ambitie prima aansluit bij het vernieuwde Hoog Catharijne en het vernieuwde postkantoor op de Neude.

Belang van aandacht

De winkel is van 9.000 m² gegroeid naar 15.000 m². Met deze uitbreiding van de winkel wordt ook het aanbod verbreed en verdiept. Daarnaast wil de Bijenkorf zich richten op meer persoonlijke aandacht voor haar klanten en hen het gevoel geven dat het altijd de moeite waard is even de Bijenkorf binnen te lopen.

Eigenaar Bijenkorf

De familie Weston, die via haar Britse warenhuisdochter Selfridges eigenaar is van De Bijenkorf, wil de winkel meer profileren als een echte high-end winkel.



Decathlon

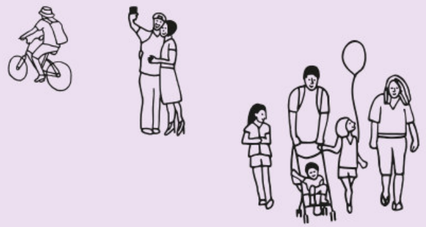
Tegenover de Bijenkorf op de hoek van de Sint Jacobsstraat/Vredenburg zit Decathlon met een prachtige City Store van 4.500 m² wvo. Een bevestiging van de onverminderde aantrekkingskracht van de binnenstad op (inter)nationale retailers die bij voorkeur op drukbezochte locaties 'experiental retail concepten' lanceren om zo hun doelgroepen aan te spreken. De erkenning van de Utrechtse binnenstad als een aantrekkelijke winkellocatie is niet van gisteren. De opening van de eerste C&A-winkel op deze locatie in de Domstad gaat terug naar 1939. In '70 is het gebouw op de hoek de Vredenburg/St.-Jacobsstraat gemoderniseerd om mee te bewegen met de veranderende consumentenbehoefte. Een kleine eeuw later stond Redevco aan de vooravond van opnieuw een herontwikkeling van het markante mixed-use gebouw op deze prominente locatie in de binnenstad.

Het nieuwe ontwerp is van de hand van Rijnboutt Architecten, en schenkt het gebouw haar allure uit de jaren dertig terug. Zo wordt de huidige jaren '70 gevel naar ontwerp van Kraaijvanger vervangen door een 'nieuwerwetse' gevel geïnspireerd en afgestemd op de rijkere originele gevel aan de St.-Jacobsstraat van architect J.A. van der Laan. Bovendien is de vroegere geleding weer teruggebracht door het toevoegen van een karakteristieke luifel boven de etalage en entree van de winkelruimte en is er een nieuwe kroon op de bovenste verdieping gerealiseerd. Op succesvolle wijze presenteert het gebouw zich weer nadrukkelijk als hoekgebouw, zoals dit bijvoorbeeld ook het geval is bij De Bijenkorf en het tegenovergelegen Hotel Smits-gebouw. Zalencentrum Vredenburg is nog altijd gevestigd op de bovenste verdiepingen. De geheel eigen uitstraling door middel van een aantrekkelijke nieuwe entree aan het Vredenburg en een bijzondere topverdieping onder de nieuwe kroon maken het tot een geliefde flexibele werkplek in hartje centrum.

De Planeet



Aan de overkant van de Lange Viestraat is na een lange aanloop ook De Planeet met historische allure in het straatbeeld teruggekeerd. Na een grote brand in de binnenstad van Utrecht is eind jaren dertig van de 20e eeuw het object Galeries Modernes gebouwd welke in de volksmond bekend stond als "De Franse Bazaar". In eerste instantie werden in De Franse Bazaar grote collecties tegen relatief lage prijzen aangeboden, maar met de tijd kreeg het object steeds meer een warenhuisfunctie. Nadat het warenhuis uiteindelijk vertrok, bood het object een decennium lang onderdak aan de Kwantum hallen. Eind jaren '80 kreeg het gebouw een meer multi tenant functie waarbij de verdiepingen 2 t/m 6 verhuurd waren aan de Hogeschool voor de Kunsten en de begane grond, kelder en eerste verdieping een retail-invulling kende. Na een grootscheepse renovatie kenmerkt het beeldbepalende gebouw zich opnieuw door een veelheid aan functies die passen bij de functies van de Oude Gracht en de Lange Viestraat. Niet alleen retail, maar ook horeca, werken en ontspanning vinden in 2030 in dit 6 verdiepingen tellende en 14.000 m² grote gebouw plaats. .‹



Post Utrecht

Lopen we verder door de Lange Viestraat naar de Potterstraat dan zien we aan onze rechterhand Post Utrecht, zoals dit multifunctionele gebouw heet, dat zowel qua invulling als qua vormgeving en uitstraling uniek is in Nederland. Het monumentale gebouw uit 1924 is getransformeerd naar een multifunctionele ontmoetingsplek. Het fraaie gebouw geeft ruimte aan 5.500 m² winkels, 9.000 m² bibliotheek, waaronder ook horeca, een auditorium en 1.000 m² fietsenstalling.

Albert Heijn geeft in de kelder invulling met de foodmarket. In deze formule ligt de nadruk op verse aankopen, maar ook op proeven en ervaren. De foodmarkt is gevestigd in de kelder en heeft haar ingang aan de Potterstraat. Aan de zijde van de Oudegracht openen zes winkels hun deuren en geven de Oudegracht aan die zijde een levendige en aantrekkelijke uitstraling.



De nieuwe bibliotheek wordt veel meer dan een bibliotheek. In deze nieuwe hybride vorm is er ruimte voor exposities, cursussen, workshops en literaire voorstellingen. Maar de bieb is natuurlijk ook een plek om je rust te pakken. In de bibliotheek op de Neude is 25 procent meer ruimte om te studeren of te lezen dan het geval was in de bibliotheek aan de Oudegracht. Met deze multifunctionele invulling is Post Utrecht helemaal van deze tijd en voegt het iets wezenlijks toe aan het centrum van Utrecht. De openbare ruimte van de Neude is opnieuw ingericht.
Mede door de herontwikkeling van het oude postkantoor is deze zijde van de Oudegracht een interessante vestigingslocatie geworden voor verschillende retail-ontwikkelingen. Het aantal winkels, horecabedrijven, blurring formules en andere voorzieningen is hier behoorlijk uitgebreid en geeft een aaneengesloten front naar het Stadshuisplein.‹



› *Vervolg van pagina 21*

CHOORSTRAAT

De Choorstraat houdt het midden tussen een A1-straat en een straat die ruimte biedt aan een micro-economie.

OUD KERKHOF

Daarna wandelen we naar het Oudkerkhof. Deze straat biedt nu ruimte aan een klein aantal horeca-achtige voorzieningen, waar je ook spullen kunt kopen. Daarnaast zijn er woningen, ook op de begane grond. De autobereikbaarheid die hier al in de beginjaren van deze eeuw beperkt was, heeft geleid tot de huidige (2030) functionele invulling. Voor pure detailhandel is de straat niet meer interessant. Mogelijk dat dat verandert als de nieuwe tram zich 'gesetteld' heeft en een halte in de directe omgeving heeft.

ZADELSTRAAT, LIJNMARKT EN SPRINGWEG

De Zadelstraat en Lijnmarkt kennen een ruime bestemming. Dat biedt deze straten de flexibiliteit zich voortdurend bij verschillende trends aan te passen. De Zadelstraat heeft even een dipje gehad toen de Springweggarage niet langer openbaar toegankelijk was en tot het Radboudkwartier aangepakt was. Vanaf dat moment zit de straat weer in de lift, mede als gevolg van de verbeterede Choorstraat en een aantal unieke voorzieningen in de Zadelstraat zelf.

De Lijnmarkt blijft ruimte bieden aan bijzondere en nieuwe formules. Er vinden regelmatig mutaties plaats en de waarde van het onroerend goed schommelt. In toenemende mate zien we hier woningen verschijnen op straatniveau. Het bijna pittoreske karakter van de straat nodigt hier ook toe uit.

De Springweg heeft op Karel V na nauwelijks nog commerciële voorzieningen. De gemeente heeft de Springweggarage jaren geleden gekocht en deze bestemd voor bewoners parkeren. Hierdoor kan een groot aantal auto's van de straat geweerd worden. De Springweg wordt daardoor minder bezocht door potentiele klanten.

OUDEGRACHT STATION - VAARTSCHE RIJN

Van de Oudegracht naar Station Vaartsche Rijn treffen we vooral woningen. Wonen in het centrum en dan vooral aan de gracht is razend populair en je betaalt er een lieve duit voor. Detailhandel is na de Lijnmarkt beperkt. De gemeente heeft hier in haar retailbeleid van 2018 gekozen voor een compacte uitbreiding van commerciële functies aan de Oudegracht. Verdere uitbreiding en spreiding zou ongewenste gevolgen op andere plekken kunnen hebben. We treffen hier en daar wel een terras. De parkeervrije grachten en werfkelders lenen zich hier ook uitstekend voor.
De Twijnstraat vormt nog steeds een eigen centrumgebiedje; een micro-economie.

MUSEUMKWARTIER

Het Museumkwartier heeft aan belang gewonnen en is beter bereikbaar sinds Station Vaartsche Rijn tot ontwikkeling kwam. Van het Station Vaartsche Rijn wandelen we door het Museumkwartier naar het Universiteitskwartier. De Utrechtse musea zijn zo'n 15 tot 20 jaar terug meer en beter gaan samenwerken en hebben zich gezamenlijk veel beter op de kaart gezet. Ook hebben verschillende musea enorm geïnvesteerd in uitbreiding, verbetering en vernieuwing. Nationaal en internationaal georiënteerde cultuurtoeristen weten na Amsterdam en Den Haag nu ook Utrecht goed te vinden. Zowel het Centraal Museum, het Catharijne Convent als het Nijntje Museum en Museum Speelklok trekken zelfstandig en gezamenlijk veel meer toeristen dan zo'n 15 jaar geleden.

In dit gebied is de auto vrijwel helemaal teruggedrongen. Musea worden in het algemeen niet of minder bezocht door autogebruikers.



Thom Broekman

Bewoners-parkeren, voor zover dit nog nodig is met de schone en zelfrijdende deelauto's vindt grotendeels plaats in de Springweggarage. Deze garage biedt ook plek aan deelauto's. Hierdoor zijn de grachten en woonstraten vrijwel autovrij. Dat wil zeggen, vrij van parkeren. De bereikbaarheid met zelfrijdende schone deelauto's is prima.

In de ruimte die aan de grachten vrijgekomen is door het verdwijnen van het straatparkeren, vinden we nu vooral groenvoorzieningen en af en toe een terras.

UNIVERSITEITSKWARTIER

Dan komen we aan in het Universiteitskwartier. De Universiteit van Utrecht beschikt hier over 50.000 m² gebruikersoppervlak voor o.a. kantoorruimten en collegezalen. Hier treffen we verschillende fraaie historische gebouwen. Die zijn nu allemaal zo duurzaam mogelijk gemaakt. De meeste gebouwen hebben een BREEAM Excellent certificaat sinds 2023.

Daar waar de openbare ruimte vroeger rommelig was, is dat nu overal opgeknapt. Bovendien zijn de fietsvoorzieningen enorm verbeterd. Er zijn bredere fietspaden en meer stallingsvoorzieningen. De auto is bijna helemaal teruggedrongen evenals de autoparkeerplaatsen. In 2018 had de Universiteit al kenbaar gemaakt dat zij niet een auto georiënteerde organisatie was, maar bij voorkeur goed bereikbaar zou zijn met de fiets en met het OV. Juist omdat de Universiteit geen autolobby had, werden er voor dit gebied al in een vroeg stadium financiële middelen beschikbaar gesteld voor de aanpak van de openbare ruimte.

VAN JANSKERKHOF NAAR HET VREDENBURG

Van het Janskerkhof, dat helemaal autovrij is, lopen we via de Korte Jansstraat, het Oudkerkhof, de Choorstraat, de Steenweg en de Lange Elisabethstraat terug naar het Vredenburg. Bij De Rode Winkel gaan we naar binnen. (› *Zie pagina 28*).

Thom Broekman aan de overkant werd in 2021-2022 herontwikkeld, waarbij een duurzaam, flexibel gebouw is ontstaan. De leefbaarheid van het gebied is naar een hoger niveau getild, mede door de gerealiseerde appartementen en de markante overgang tussen Achter Clarenburg en de Korte Elisabethstraat.

NOOIT AF

Teruggekeerd op het Vredenburg is onze wandeling ten einde gekomen. Aan de invulling van het centrum en relevante trends en ontwikkelingen komt echter nooit een einde. Een stad en een centrumgebied is nooit af, blijft altijd in beweging; verandering is de enige constante.

OVERLEVEN = AANPASSEN

Om deze reden vormt deze visie nooit een eindbeeld. De visie moet net zo dynamisch zijn als relevante trends en ontwikkelingen. Alleen een centrum dat zich constant goed aanpast bij nieuwe ontwikkelingen en omstandigheden, overleeft. ‹



De Rode Winkel

Al sinds 1837 is het Utrechtse familiebedrijf met De Rode Winkel onderdeel van het Utrechtse straatbeeld. In de winkel aan de Lange Elisabethstraat wordt de historie van het Utrechtse familiebedrijf omarmd in een totaalconcept. De bijzondere architectuur zorgt voor een natuurlijke overgang van de twee historische panden waarin De Rode Winkel gevestigd is. Wie door de monumentale 17e -eeuwse rode poort (Rijksmonument) naar binnen gaat, heeft direct door dat het hier een ander type winkel betreft dan de grote ketens en fast fashion. Deze Local-Hero verleidt bezoekers vanaf Hoog Catharijne en het prachtige Vredenburgplein door de lange Elisabethstraat te lopen.

Als het gaat om jeans is De Rode Winkel sinds jaar en dag de winkel waar de Utrechter naartoe gaat. Al meer dan 190 jaar vakmanschap, de ruimste keuze aan jeans van Europa en de unieke persoonlijke service trekken bezoekers van binnen en buiten de provincie naar De Rode Winkel.

Duurzaamheid heeft de aandacht. In het denimatelier worden jeans gerepareerd, maar de winkel neemt ook broeken in voor hergebruik. De producten die verkocht worden, zijn allemaal maatschappelijk verantwoord geproduceerd. Met de realisatie van de verbouwing van De Rode Winkel is het pand van energie label G naar label A gegaan.

De winkel is meer dan een plek waar men jeans koopt. De monumentale steeg met de moderne glazen overkapping is ook een ruimte voor culturele samenwerkingen, de bar en het terrasje buiten zorgen ervoor dat de winkel zowel met de architectuur als experience Hoog Catharijne verbindt met de oude binnenstad.

VCOC

De Stip op de horizon





Een wandeling door Utrecht Centrum

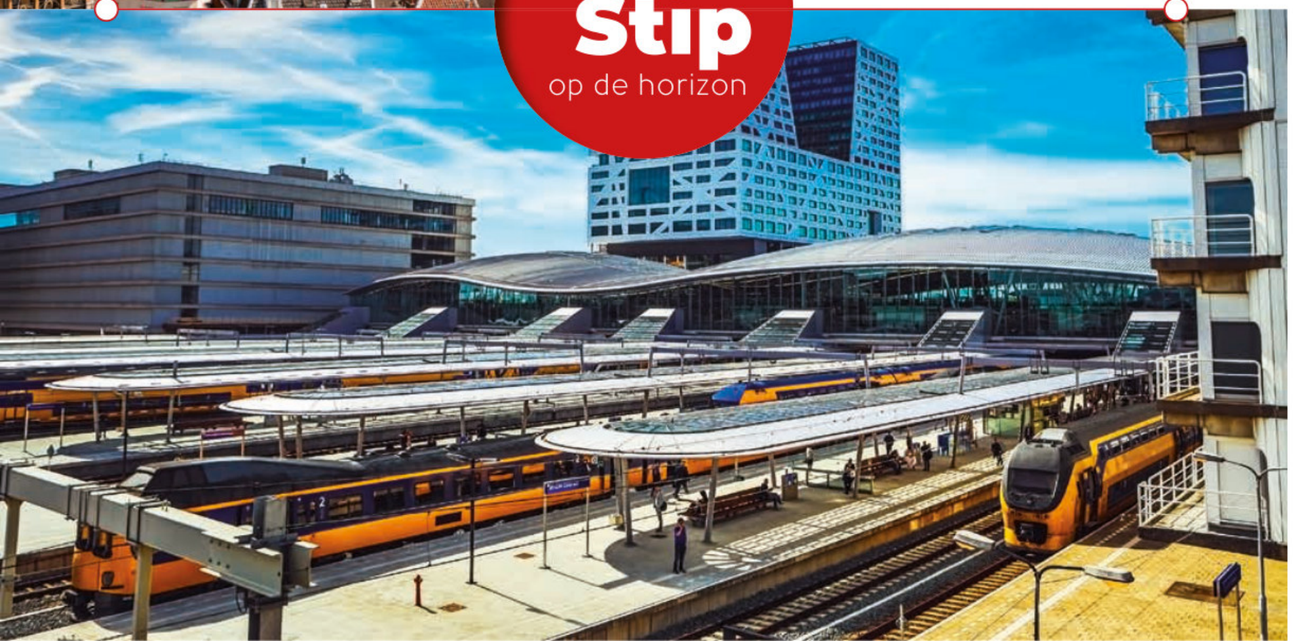
Wie kiest, wordt gekozen

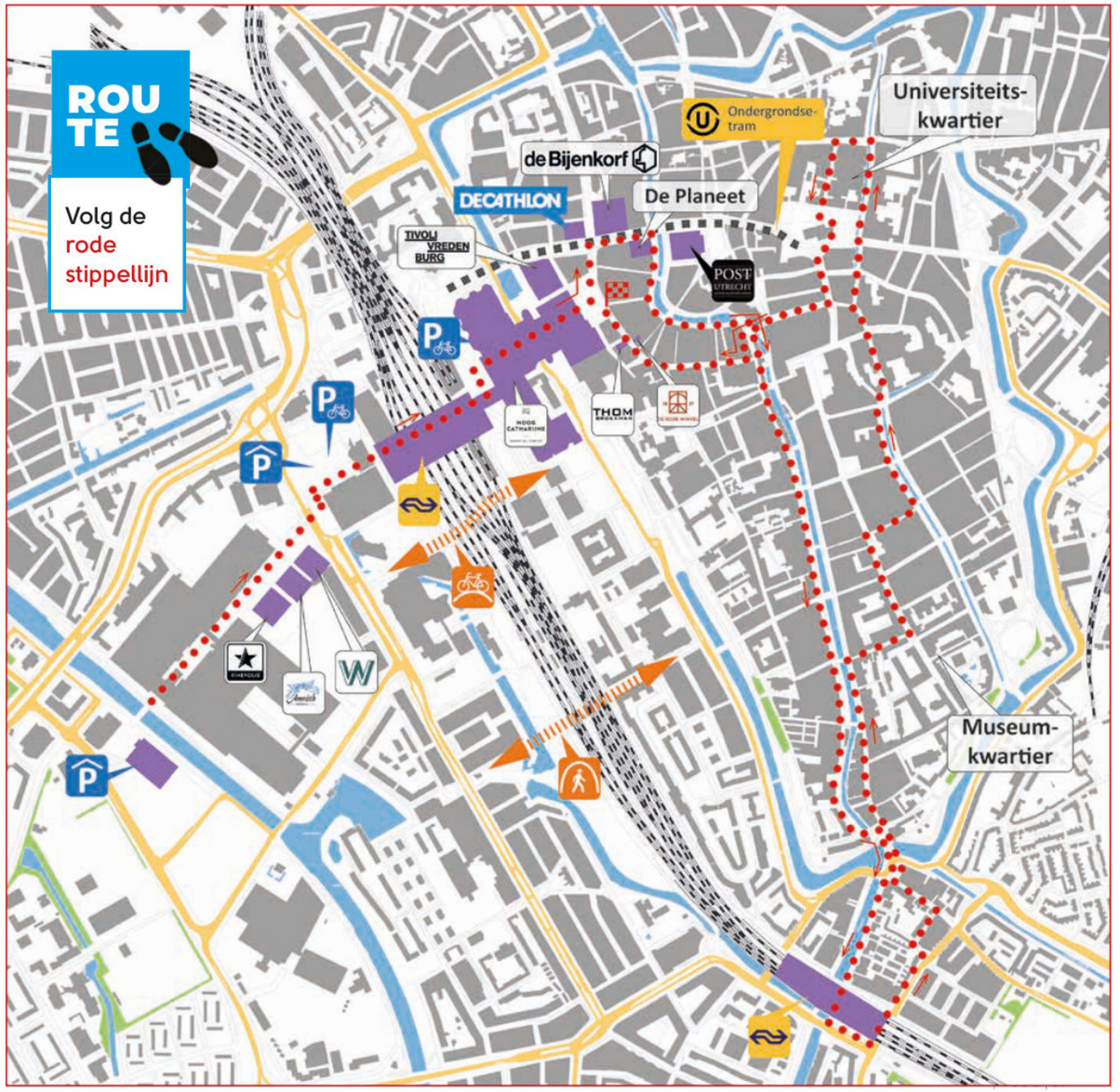
Wat is Utrecht? Utrecht heeft eindelijk een keuze gemaakt! Hoe onderscheidt onze stad zich van andere steden en hoe onderscheidt ons centrum zich van andere centrumgebieden? Wie kiest, wordt gekozen!

Utrecht Centrum is het Kloppend Hart van Nederland;

centrum van oud en nieuw, jong en oud, centrum van ontmoeten, wonen, werken, winkelen, eten en drinken, historie en cultuur, creatieve bedrijven en verblijven. Iedereen kan er makkelijk komen, is er graag en komt terug.

De Stip
op de horizon







Achtergrond op de VCOC- website

Op de VCOC website kunt u deze wandeling ook maken en u treft daar meer informatie, zoals een ruimtelijk-economische SWOT-analyse, alle achtergronden, bronnen en verantwoording.
Deze bestanden zijn voor eenieder toegankelijk en u kunt ze downloaden.

Utrecht 2030 **De Stip** op de horizon

VCOC

Vereniging van Commercieel Onroerend goed eigenaren Utrecht Centrum

vcoc.nl

KiR Kordaat in Ruimte — kordaatinruimte.nl

SUM ARCHITECTEN — sumarchitecten.nl

NCLN Grafisch ontwerp Utrecht — nicolienvdgugten@gmail.com

©**Fotografie:** KIR, Klépierre, Post Utrecht, VCOC, Getty Images, Shutterstock. ©**Plattegrond:** SUM Architecten