

Verslag achtste bijeenkomst werkgroep Visie Kanaalstraat/Damstraat

Datum: Maandag 22 mei, 19:30 – 23:00 uur
Waar: Stadskantoor Utrecht, Stadsplateau 1

Op 22 mei vond de achtste bijeenkomst van de werkgroep Visie Kanaalstraat/Damstraat plaats. Deze bijeenkomst gaat over de doelstellingen van de visie en de mogelijke maatregelen om die doelstellingen te bereiken. In totaal waren er 30 bewoners en ondernemers, waarvan één derde nieuwe mensen. Dit verslag beschrijft de resultaten van de avond.

Inleiding

Frans Werter, projectleider, opent de bijeenkomst en heet iedereen welkom. Hij vertelt dat de werkgroep al acht keer bij elkaar is geweest. Dat kan lastig zijn voor de nieuwkomers omdat sommige punten al vele keren besproken zijn. Dat betekent deze discussies niet geheel opnieuw gevoerd zullen worden. De nieuwkomers kunnen na afloop of in de pauze over deze onderwerpen vragen stellen. Frans geeft aan dat in deze bijeenkomst alle puzzelstukjes bij elkaar moeten komen. We geven een overzicht van de gehele visie en bespreken eventuele open eindjes.

Waarom een visie?

Frans herhaalt kort de doelstelling van en de aanleiding voor de visie. De lange termijnvisie is een advies van de buurt aan de gemeente over de ontwikkeling van de Kanaalstraat en Damstraat. Het streven is één gezamenlijke visie. De aanleiding van de visie is de discussie van afgelopen jaren over onder andere de veiligheid, overlast en afval; de strijd om de ruimte tussen auto, fiets en voetganger en de kwaliteit van de inrichting. Afgelopen periode is een aantal kortetermijnmaatregelen genomen om de problemen te verminderen. Een eenduidige visie op de ontwikkeling ontbreekt echter. Een lange termijnvisie geeft duidelijkheid aan alle partijen en zorgt ervoor dat toekomstige maatregelen en investeringen elkaar versterken en bijdragen aan een fijne buurt.

Resultaten buurtbijeenkomst en aanvullende activiteiten

Frans noemt vervolgens kort de resultaten van de activiteiten die sinds de laatste werkgroep in maart hebben plaatsgevonden. Op 19 april vond de buurtbijeenkomst plaats. Tijdens deze bijeenkomst zijn de ideeën van de werkgroep voorgelegd aan de buurt en werd de buurt om feedback gevraagd. Opvallend was dat de aanwezigen het in de grote lijn eens waren met de ideeën van de werkgroep. Aandachtspunten waren de OV-verbinding, afval, kindvriendelijkheid en groen. De buurt vond het eenrichtingsverkeersmodel het beste compromis tussen de verschillende belangen, met name vanwege de verbeterde veiligheid vs. bereikbaarheid. De grootste zorg was de druk in de zijstraten en de J.P. Coenstraat. Ook werd het belangrijk gevonden de parkeergarage aantrekkelijker te maken en een logische aanrijroute naar de parkeergarage te creëren.

Hiernaast zijn diverse aanvullende activiteiten georganiseerd. Er is een gesprek geweest met vier Marokkaanse mannelijke bewoners, samen met een Nederlandse bewoner uit de zijstraten en een gesprek met elf Turkse vrouwen. Ook zijn er tien interviews geweest met jongeren met een migrantenachtergrond tussen 19 en 26 jaar. Uit deze gesprekken bleek dat geïnterviewden vooral last hadden van hangjongeren en afvaloverlast. Handhaving en het bieden van perspectief aan jongeren zien geïnterviewden als mogelijke oplossing. Ook zien zij de Kanaalstraat het liefst visueel verbeteren middels praktische maatregelen: 30-km zone beter

aangeven, meer drempels gecombineerd met zebra's, de parkeergarage beter benutten en het gebruik van mooiere materialen. Ook een goede OV-verbinding naar de stad is van groot belang voor met name de Turkse vrouwen die geïsoleerd zijn geraakt. De verschillende groepen neigen meer naar tweerichtingsverkeer vanwege de zorg voor sluipverkeer in de zijstraten, parkeerproblemen en een verslechterde aansluiting van Lombok met omgeving. Voor het vervolgtraject vinden de groepen het belangrijk betrokken te blijven.

DEEL 1 - Visie Kanaalstraat/Damstraat

Het volgende deel van de avond bestaat uit het vormgeven van de visie. Frans benadrukt dat het een visie op hoofdlijnen wordt, waarin de verschillende wensen, belangen en doelstellingen voor de ontwikkeling van de Kanaalstraat/Damstraat worden beschreven, aangevuld met randvoorwaarden en zorgen. Dit gaat dus over de *wat*-vraag. De vraag *hoe* de doelstellingen behaald kunnen worden, wordt in een volgende uitwerkingsfase beantwoord. De detaillering van maatregelen wordt dus niet beschreven in de visie, maar in het uitwerkingsplan, zoals in onderstaand plaatje staat beschreven.

VISIE: DOEL	UITWERKING: MAATREGELEN
Inhoud <ul style="list-style-type: none">- Wat-vraag- Wensen / belangen- Doelen- Randvoorwaarden / zorgen- Advies van werkgroep aan gemeente	Inhoud <ul style="list-style-type: none">- Hoe-vraag- Detaillering van maatregelen- Evt. testfase
Bijvoorbeeld <ul style="list-style-type: none">- Meer groen / bomen- Gezondheid vergroten- Maar geen extra rotzooi!	Bijvoorbeeld <ul style="list-style-type: none">- Waar meer groen? Ondergrond?- Welk type bomen?- Hoe koppelen <u>gezondheidsmaatregelen</u>, bv beweging?- Hoe onderhoud en kosten?- Wie betrekken bij uitwerking?

De rest van de presentatie wordt opgebouwd aan de hand van de verschillende onderdelen van de visie. De ideeën die sinds september door de werkgroep zijn bedacht, worden door Fulco Treffers, stedenbouwkundige van het project, gepresenteerd en waar nodig door de aanwezigen aangevuld. De verschillende onderdelen van de visie, met de aanvullingen van de aanwezigen, worden hieronder achtereenvolgens besproken.

1 - Kanaalstraat/Damstraat en Lombok

In dit deel wordt een cijfermatige schets gegeven van de samenstelling van de buurt, de hoeveelheid winkels, hoeveelheid woningen, etc.

2 - Zorgen en wensen voor de toekomst

In dit onderdeel worden de huidige zorgen en wensen voor de toekomst beschreven. De zorgen en wensen zijn de uitgangspunten voor de visie. De huidige zorgen heeft de werkgroep als volgt geformuleerd:

- Strijd om ruimte tussen de auto, fiets, voetganger/winkelend publiek
- Veiligheid:
 - o Verkeersonveiligheid o.a. door dubbel parkeren; keren; rijgedrag

- Sociale veiligheid/overlast (hangjongeren; flaneren met auto's; drugs)
- Inrichting met lage kwaliteit (weinig groen)
- Zwerf/bedrijfsafval en rommel
- Parkeerdruk (met name in zijstraten)
- Wonen:
 - Slecht klimaat voor opgroeien met (geen/weinig) ondersteuning; luchtkwaliteit
 - Verdringing van bewoners met lage inkomens
 - Beperkt contact tussen verschillende typen bewoners

De wensen voor de toekomst heeft de werkgroep als volgt geformuleerd:

- Handhaving: ('dweilen') én problemen oplossen ('kraan dichtdraaien')
- Karakter: unieke straat met levendigheid en multiculturele uitstraling van winkels/horeca behouden
- Winkels/horeca: mag diverser; bovenstedelijke en buurtfunctie van winkels behouden
- Wonen en samenleven: rustig en veilig wonen, dichtbij centrum, met meer onderlinge ontmoeting en ondersteuning bij opgroeien
- Mobiliteit:
 - Verkeersveiligheid met behoud van (auto)bereikbaarheid en (auto en fiets)parkeren voor bewoners, bezoekers en klanten
 - Ruimte voor voetganger, fiets en openbaar vervoer
- Openbare ruimte: meer kwaliteit inrichting (o.a. groen); beter (eigen) beheer

Een bewoner uit de werkgroep adviseert om in de visie duidelijker te definiëren wat er precies met bepaalde wensen wordt bedoeld. De wens om (auto)bereikbaarheid voor bewoners, bezoekers en klanten bijvoorbeeld te behouden. Wat wordt er precies onder bereikbaarheid verstaan? Betekent dit dat parkeren voor de deur noodzakelijk is voor het behoud van (auto)bereikbaarheid? Of is parkeren op afstand voldoende?

3 - Verandering in de omgeving en samenleving

Dit deel van de visie beschrijft de veranderingen in de projectomgeving en in de samenleving, waar de Kanaalstraat en Damstraat onoverkomelijk mee te maken krijgen. De tweede werkgroepbijeenkomst in oktober ging over dit thema. De veranderingen hebben betrekking op:

- Bebouwing: stationsgebied/Jaarbeurs/Westplein (woningen; centrumfuncties; geen winkels)
- Verkeer: het autoverkeer over het Westplein/Graadt van Roggenweg verandert naar een 2x1-weg met 30 km per uur
- Wonen, winkelen en recreëren: woonwensen en de samenstelling van de buurt verandert, net als het koopgedrag (meer via internet) en de manier van uitgaan en beleving

4 - Visie op hoofdlijnen

Dit onderdeel beschrijft hoe de zorgen en wensen zoals in deel 2 besproken, worden vertaald in de visie. De werkgroepleden bespreken met elkaar of zij het eens zijn met de geformuleerde uitgangspunten, centrale belangen, het gewenste karakter en de doelstellingen.

Uitgangspunten

Er zijn verschillende uitgangspunten voor de visie opgesteld. De visie moet problemen aanpakken en wensen in samenhang realiseren. De uitvoering gebeurt gezamenlijk door bewoners en ondernemers, partnerorganisaties en gemeente. Daarbij moet balans gezocht worden tussen verschillende belangen. Tussen wonen, winkels/horeca en verblijven; tussen

auto, fiets, voetganger en OV; tussen levendigheid en schoon, heel en veilig. En uiteraard mogen maatregelen geen nieuwe problemen creëren. De werkgroep is het eens met deze uitgangspunten en benadrukt nogmaals de wens om actief betrokken te blijven bij de volgende fase, dus de uitvoering in overleg met bewoners en ondernemers.

Centrale belangen

Binnen de visie is een aantal centrale belangen te onderscheiden. Voor bewoners geldt het belang van rustig en veilig wonen en bereikbaarheid van woningen (bewoners en bezoekers). Voor ondernemers geldt de autobereikbaarheid en parkeren voor ondernemers, klanten en bevoorrading. De werkgroep is het eens met deze centrale belangen, maar met aandacht voor bovengenoemde opmerking om duidelijk te definiëren wat bijvoorbeeld bereikbaarheid inhoudt.

Gewenste karakter (integraal)

Tijdens de startbijeenkomst in september heeft de buurt nagedacht over het gewenste karakter voor de toekomst. Op basis van deze input is de werkgroep na gaan denken over de doelstellingen en maatregelen om dat gewenste karakter in de toekomst te bereiken. Het gewenste karakter ziet er als volgt uit:

- Veilig en rustig wonen in de dynamische stad
- Winkels en horeca: bovenstedelijke functie en een buurtfunctie
- Multiculturele karakter behouden; meer diversiteit in aanbod van producten maakt de straat compleet
- Ruimte voor alle bewoners en ondernemers (geen verdringing)

De werkgroep is het eens met de wijze waarop het gewenste karakter is geformuleerd.

Doelstellingen (per thema)

De wensen voor de toekomst worden middels doelstellingen vertaald in de visie. Deze doelstellingen zijn tijdens de bijeenkomst uitvoerig besproken en waar nodig aangevuld en worden op deze manier in dit verslag beschreven. De mogelijke maatregelen om deze doelen te bereiken worden in het volgende onderdeel besproken.

i. **Wonen** – doel:

- Rustig en veilig wonen
- Schoner en veiliger, minder overlast, vooral ook 's nachts
- Mix van woningtypes behouden (huur, koop, student, etc.), geen verdringing of splitsing
- Participatie en sociale cohesie vergroten

Aanvullingen aanwezig:

- Niet alleen mix woningtypes behouden, maar ook mix gezinssamenstelling en aandacht voor mensen met een beperking/ouderen
- Laagbouw om historisch karakter van Lombok te behouden
- Duurzaamheid toevoegen als doelstelling

ii. **Winkels en horeca** – doel:

- Behouden bovenstedelijke winkelfunctie en buurtwinkelfunctie
- Meer diversiteit producten in winkel- en horeca-aanbod

Aanvullingen aanwezig:

- Nabuurschap/gastheerschap als criterium toevoegen bij het vergroten van de horecadiversiteit

- Preciezer formuleren van daghoreca en aanvullende horeca
- Bovenstedelijke winkelfunctie behouden, maar wel verminderen autodruk

iii. **Samenleven** – doel:

- ‘Samen leven’: ontmoeting en contact faciliteren en stimuleren
- Onderling begrip
- Sociale controle en veiligheid

Aanvullingen aanwezig:

- Ontmoeting en contact tussen verschillende typen bewoners faciliteren en stimuleren (maar ook eigen verantwoordelijkheid daarvoor benadrukken)
- Uitsluiting voorkomen, inclusiviteit vergroten

iv. **Veiligheid** – doel:

- Minder overlast van jongeren op straat
- Minder (drugs)overlast (dealen en gebruiken)
- Vergroten veiligheidsgevoel

Over dit thema zijn geen aanvullingen geweest vanuit de werkgroep.

v. **Duurzaam en gezond** – doel:

- Leven, wonen en werken in een gezonde omgeving
- Bijdragen aan een duurzame stad

Over dit thema zijn geen aanvullingen geweest vanuit de werkgroep.

vi. **Mobiliteit** – doel:

- Verkeersveiligheid
 - o Hardrijden tegengaan en ander ongewenst verkeersgedrag
 - o Sluipverkeer tegengaan
- Voetganger meer ruimte
- Autobereikbaarheid (bewoners; bezoekers; klanten; ondernemers en bevoorrading)
- Fietsbereikbaarheid
- Bereikbaarheid openbaar vervoer
 - o Minimaal behouden huidige situatie (halte J.P. Coenstraat)
- Bereikbaarheid nooddiensten en hulpdiensten

Aanvullingen aanwezig:

- Autobereikbaarheid behouden, maar wel verminderen autodruk
- ‘Boulevard functie’ van de Kanaalstraat met bijbehorend overlastgevend gedrag verminderen middels handhaving
- Ook fietsveiligheid en voetgangersveiligheid toevoegen

vii. **Parkeren auto's en fietsen** – doel:

- Druk verlichten op autoparkeerplaatsen op straat (Kanaalstraat, Damstraat en zijstraten)
- Fietsparkeren veiliger en netter

Aanvullingen aanwezig:

- Verkeersdruk verlichten, maar wel parkeercapaciteit auto's behouden
- Aandachtspunt: verkeer- en parkeerdruk zijstraten
- Voor fietsverkeer enkel bestemmingsverkeer, geen fietssnelweg
- Maatwerk fietsparkeren naar doel: bezoekers vs. bewoners

- Ook wat betreft het autoparkeren van bezoekers van bewoners is maatwerk gewenst, zowel in parkeertarieven als beschikbare plekken
- Let wel: aantrekkelijker maken parkeren is in strijd met het verlagen van de autodruk

viii. **Openbare ruimte** – doel:

- Ruimte voor voetganger en verblijf
- Meer groen, meer uitstraling en kwaliteit
- Schoon, heel en veilig
- Meer overzicht voor weggebruikers (veiliger)

Over dit thema zijn geen aanvullingen geweest vanuit de werkgroep.

ix. **Aansluiting omgeving** – doel:

- Zichtbaarheid en herkenbaarheid uniek en historisch karakter Lombok en winkelgebied
- Duidelijke entree Kanaalstraat
- Geen sluipverkeer Damstraat
- Bebouwing op Westplein passend bij karakter Moskeeplein; geen concurrentie met Kanaalstraat/Damstraat
- Goed oversteekbaar (voetganger, fiets) van nieuwe weg over Westplein

Aanvullingen aanwezigen:

- Hou de zon in Lombok, dus bebouwing niet te hoog op het Westplein en bebouwing moet aansluiten bij karakter Lombok
- Niet alleen duidelijke entree Kanaalstraat, maar ook Damstraat

Met bovengenoemde aanvullingen concludeert de werkgroep het eens te zijn met de doelstellingen zoals geformuleerd. Nu de doelstellingen zijn geformuleerd is de volgende stap om de mogelijke maatregelen te bespreken om die doelstellingen te bereiken. Deze maatregelen worden in een volgende uitwerkingsfase tot in detail uitgewerkt en getoetst op haalbaarheid en mogelijke gevolgen.

DEEL 2 - mogelijke maatregelen die doelen helpen bereiken

5 - Mogelijke maatregelen

Ingrijpende maatregelen

- Horeca: meer dag- en aanvullende horeca (beperkt; gefaseerd; gecontroleerd en op naam)
- Veiligheid: handhaven op niveau behouden of zelfs vergroten
- Samenleven: begeleiding bij school/stage/werk van jongeren
- Openbare ruimte: inrichten met betere kwaliteit/materialen en verspringende rijbaan

Aanvullingen werkgroep:

- Daghoreca tot maximaal 11 uur
- Horeca gefaseerd per zone toevoegen
- Term 'aanvullende horeca' goed definiëren
- Bij nieuwe horecaken advies van winkeliersvereniging en buurtbewoners over geschiktheid (nabuurchap en gastheerschap als criterium)
- Toetsing/experiment horeca
- Niet alleen meer horeca, maar juist ook diverser (liever niet te veel horeca erbij)
- Niet per se verspringende rijbaan i.v.m. verslechterde zichtlijnen, maar andere snelheidsremmende maatregelen om veiligheid te vergroten

- Niet alleen begeleiding, maar ook activiteiten jongeren

Verkeersmodel

Over de vraag welk verkeersmodel potentieel het meest bijdraagt aan het bevorderen van de geformuleerde doelstellingen wordt uitgebreid gediscussieerd. Er liggen drie verkeersmodellen voor ter bespreking: autoluw, een- en tweerichtingsverkeer. De mening over het meest passende model is verdeeld.

i. *Autoluw/autovrij*

Verkeersmodel	Bijdrage doelstellingen	Zorgen
Autovrij	<ul style="list-style-type: none"> - Ruimte stoep (voetganger; terras/verblijf; groen) - Gezondheid - Verkeersveiligheid groter - Vermindering drugsoverlast (koeriers) - Stimuleert bestemmingsverkeer (wijk) 	<ul style="list-style-type: none"> - Aantasten karakter - Autobereikbaarheid (klanten/bezoekers/bewoners) - Veel zijstraten (kruisen of draaien op Kanaalstraat) - Veel parkeerplekken weg - Druk op zijstraten (parkeren) - Techniek

Aanvullende zorgen autoluw-verkeersmodel:

- Toename brommer-koeriers (afhaal-overlast)
- Bereikbaarheid voor mensen die slecht ter been zijn
- Tegen verkeer inrijden

De aanwezigen concluderen dat het autoluwe verkeersmodel een mooi streven is, maar niet voor nu. Ondanks dat een aantal bewoners een sterke voorkeur heeft voor dit model, is men, inclusief die bewoners, het eens over het reële risico op negatieve gevolgen voor ondernemers en daardoor het unieke karakter van Lombok. Dit model vindt geen balans tussen de verschillende belangen.

ii. *Tweerichtingsverkeer*

Verkeersmodel	Bijdrage doelstellingen	Zorgen
Tweerichting (verbeterd)	<ul style="list-style-type: none"> - Bovenstedelijke winkelfunctie - Autobereikbaarheid (ingang Vleutenseweg en Graadt van Roggenweg) - OV/fiets bereikbaarheid - Verkeersveiligheid beperkt 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersonveiligheid blijft groot (draaien; dubbel parkeren; hardrijden) - Ruimte stoep beperkt (voetganger; terras) - Druk blijft gelijk op zijstraten (sluiprondjes)

Aanvullende zorgen tweerichtingsverkeermodel:

- Menselijke maat: mensen kiezen makkelijkste route, hoe kun je dit monitoren?
- Flaneren blijft mogelijk
- Handhaven blijft moeilijk
- Let op gevaar bij materiaalkeuze → slippen op klinkers (geldt voor alle modellen)

- Zorgen dat dit model de problemen onvoldoende oplost (strijd verschillende verkeersstromen blijft)
- Pilot/testfase (geldt voor alle modellen)
- Maar wel zekerheid over behoud karakter

iii. *Eenrichtingsverkeer*

Verkeersmodel	Bijdrage doelstellingen	Zorgen
Eenrichting	<ul style="list-style-type: none"> - Bovenstedelijke winkelfunctie - Ruimte stoep (voetganger; terras/verblijf; groen) - Autobereikbaarheid (ingang Vleutenseweg en Graadt van Roggenweg) - Stimuleert bestemmingsverkeer - OV/fiets bereikbaarheid - Verkeersveiligheid groter (overzichtelijk; niet meer draaien; dubbel parkeren) - Beter te handhaven - Geen sluipverkeer Damstraat - Minder inkomend verkeer J.P. Coenstraat 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkeersonveilig: hard rijden - Bereikbaarheid klanten - Voor bezoekers bewoners moeilijk - Mogelijk druk op zijstraten (sluipondjes) - Druk J.P. Coenstraat (uitgaand verkeer) - Effecten op Lombok-West - Onbekend model

Aanvullende zorgen eenrichtingsverkeermodel:

- Stoplicht kruispunt Damstraat/Kanaalstraat: wie gaat eerst?
- Mogelijkheden voor laden-lossen
- Rondjes maken om een parkeerplek te zoeken → oplossen met borden
- Tegen verkeer inrijden
- Tarief + route parkeergarage voor bezoekers

De keuze voor een- of tweerichtingsverkeer levert veel discussie op. Enerzijds is een deel van de aanwezigen van mening dat eenrichtingsverkeer veel oplost. De Kanaalstraat blijft bereikbaar (de buurt blijft immers via twee aanrijroutes, de Graadt van Roggenweg en de Vleutenseweg, toegankelijk), het vergroot de veiligheid en het woongenot verbetert vanwege de verminderde verkeerdruk. Anderzijds maakt het andere deel van de aanwezigen zich zorgen over een toenemende verkeersdruk in de zijstraten bij eenrichtingsverkeer en de autobereikbaarheid voor klanten. Volgens hen verplaatst het eenrichtingsmodel de problemen. Er wordt geconcludeerd dat daarom een testfase van groot belang is, voor welk model ook wordt gekozen. De zorgen kunnen in een dergelijke testfase gemonitord worden en waar nodig aangepast, zodat uiteindelijk de gewenste situatie wordt bereikt. De vraag is echter wát er precies getest moet worden: een- of tweerichtingsmodel?

Er worden verschillende opties geopperd. Een deel van de aanwezigen ziet het liefst een gefaseerde aanpak, waarbij zowel twee- als eenrichtingsverkeer verder uitgewerkt en getest worden. Anderen zien dit juist als het onwenselijk uitstellen van een keuze. Een ander deel van de aanwezigen ziet daarentegen liever alleen het eenrichtingsverkeermodel getest worden, waarbij eventuele negatieve gevolgen worden aangepast.

Het voorstel vanuit de werkgroep is om het eenrichtingsverkeermodel verder uit te werken om zicht te krijgen over de druk op de zijstraten en andere zorgpunten. Na de uitwerking kan de



keuze voor een bepaald verkeersmodel worden gemaakt. Bij deze uitwerking dienen ook eenduidige criteria geformuleerd te worden die gemonitord kunnen worden in een testfase. Belangrijk bij deze uitwerking is de betrokkenheid van zowel bewoners als ondernemers.

6 - Uitvoering

In dit onderdeel komt de uitvoering van de in de visie beschreven doelstellingen aan bod. Over dit onderdeel is tijdens de werkgroepbijeenkomst niet gesproken. Eerder werd benoemd dat de betrokkenheid van de buurt belangrijk wordt gevonden bij de uitvoering.

7 - Werkwijze

Dit deel beschrijft de gevolgde werkwijze van de visievorming en een advies over de uitvoering.

Conclusie

Het was een waardevolle, doch enerverende bijeenkomst. Er is een hoop bereikt. De werkgroep is het eens geworden over de wensen voor de toekomst, de uitgangspunten en de doelstellingen van de visie. Wat betreft de mogelijke maatregelen heeft de werkgroep besloten om het eenrichtingsverkeermodel verder uit te werken om zicht te krijgen op de druk in de zijstraten en andere zorgpunten alvorens tot een gezamenlijke beslissing te kunnen komen. Samen met de procesgroep wordt bekeken wat de volgende stap in het visietraject zal zijn.