

# Versnellingsafspraken eerste tranche ontsluiting woningbouwlocaties

*Provincie Utrecht, juni 2022*

<b>Proposities</b>
Utrecht Zuidwest, p. 2
Utrecht Noordwest, p. 14
Soesterberg, p. 21
Veenendaal, p. 26
Woerden, p. 31
Nieuwegein, p. 33

## Propositie Utrecht Zuidwest

Propositie UTRECHT Zuidwest															
1. a. Algemene omschrijving van het plan	<p>In deze propositie worden mobiliteitsmaatregelen voorgelegd gericht op het versnellen van woningbouwprojecten in Zuidwest. Dit is het gebied van Utrecht met de grootste woningbouwopgave. Het gebied is onderdeel van de Grootchalige woningbouwlocatie waar het Rijk en regio samen met prioriteit inzetten op het realiseren van de woningbouwopgave. De ontwikkellocatie Groot Merwede bestaat uit woningbouwlocaties in meerdere gemeenten. Deze propositie richt zich op het Utrechtse deel van de opgave specifiek op de woningbouw in Papendorp, Groenewoud en Kanaleneiland. De woningbouwversnelling in Merwedekanaalzone en Beurskwartier is voor deze propositie buiten beschouwing gelaten. Deze locaties willen we meenemen in een propositie richting het BO-MIRT vanwege de samenhang met de MIRT-verkenning OV &amp; Wonen.</p> <p>De afgelopen jaren zijn er al veel ontwikkelingen gestart in Utrecht Zuidwest. De beperkte ruimte voor het autogebruik stelt ons voor een uitdaging om vol in te zetten op de mobiliteitstransitie. In deze propositie wordt toegelicht met welke flankerende maatregelen het Utrecht lukt om ondanks de groei van de afgelopen jaren het autogebruik minde hard te laten stijgen. Ondanks alle flankerende maatregelen zijn er ook infrastructurele maatregelen nodig om de auto op afstand te kunnen parkeren, fietsverbindingen moeten worden aangelegd of verbeterd zodat je met de fiets van je woning naar het station (of centrum) kunt komen en bij de stations moeten de fietsparkeerplaatsen meegroeien zodat het daar leefbaar blijft. Kortom een grote samenhangende opgave waar we in deze propositie een voorstel voor doen om tot 2027 te starten met de realisatie van 6.200 woningen als dit pakket aan maatregelen uitgevoerd wordt.</p>														
b. contactpersoon	<p>Naam, mailadres en telefoonnummer</p> <p>Kerwin Doelwijt 0628539330</p>														
2. a. Woningbouwwolume	<p>De propositie beslaat twee woningbouwlocaties in Zuidwest waar t/m 2027 gestart kan worden met de bouw van 6.200 woningen. In onderstaande tabel is per locatie aangegeven hoeveel woningen er gebouwd worden en wanneer de startbouw is voorzien.</p> <table border="1" data-bbox="560 1727 1461 2020"> <thead> <tr> <th>Locatie</th> <th>Aantal woningen</th> <th>Start eerste woningen</th> <th>Start laatste woningen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Papendorp</td> <td>3.500</td> <td>2024</td> <td>2031</td> </tr> <tr> <td>Kanaleneiland</td> <td>2.700</td> <td>2023</td> <td>2028</td> </tr> </tbody> </table>			Locatie	Aantal woningen	Start eerste woningen	Start laatste woningen	Papendorp	3.500	2024	2031	Kanaleneiland	2.700	2023	2028
Locatie	Aantal woningen	Start eerste woningen	Start laatste woningen												
Papendorp	3.500	2024	2031												
Kanaleneiland	2.700	2023	2028												

	<b>Totaal</b>	<b>6.200</b>																	
b. Locatie + typering woningbouw	<p><b>Papendorp:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Papendorp is in transformatie tot een moderne, groene, multifunctionele woon-werklocatie. De ontwikkeling Groenewoud is onderdeel van Papendorp. In het gebied zal werkgelegenheid en industrie gedeeltelijk worden vervangen door woningen. Verder zullen open gebieden worden verdicht. Over het uitplaatsen van een asfaltfabriek is overeenstemming bereikt.</li> <li>De woningbouw heeft een (hoog)stedelijke dichtheid van ca 75 won/ha.</li> <li>Binnen het sociale huurprogramma is er ruimte voor een gemengd wonen complex waar zelfstandig wonen mogelijk wordt maakt voor mensen die voorheen woonachtig waren in maatschappelijke opvang en beschermd wonen. De omvang van het gemengd wonen complex bedraagt 250 wooneenheden.</li> <li>De woningen zijn een mix van appartementen en grondgebonden woningen.</li> </ul> <p><b>Kanaleneiland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dit gebied kent op dit moment een grote concentratie van sociale huur.</li> <li>Met het toevoegen van 2.700 woningen in dit gebied wordt op verschillende plaatsten een meer divers aanbod van woningtype en prijssegment gerealiseerd. Dit zorgt voor een betere balans van de woningmarkt in dit gebied.</li> <li>Qua doelgroepen zal de huisvesting in de buurt van voorzieningen zich richten op ouderen. Ook zullen er woonzorgwoningen komen.</li> <li>Daarnaast leidt het programma ook tot een mix van wonen en werken, door mogelijk maken vanuit huis te werken, als ook toevoegen van zelfstandige kantoor- en bedrijfsruimtes.</li> </ul>																		
c. Wat is het beoogde woningbouw-programma?	<p>Duiding categorieën (in %). Betreft het minimaal 50% betaalbaar?</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Locatie</th> <th>Sociaal</th> <th>Middenhuur</th> <th>Koop tot NHG</th> <th>Overig</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Papendorp</td> <td>36</td> <td>19</td> <td>7</td> <td>39</td> </tr> <tr> <td>Kanaleneiland</td> <td>60</td> <td>20</td> <td></td> <td>20</td> </tr> </tbody> </table>				Locatie	Sociaal	Middenhuur	Koop tot NHG	Overig	Papendorp	36	19	7	39	Kanaleneiland	60	20		20
Locatie	Sociaal	Middenhuur	Koop tot NHG	Overig															
Papendorp	36	19	7	39															
Kanaleneiland	60	20		20															
3. a. Pakket benodigde bovenplanse infrastructuur	Zie bijlage 1																		
b. Is er naar verwachting	Utrecht is de meest centrale stad van Nederland. Aan alle kanten wordt Utrecht omringd door het hoofdwegennet. Ook ligt het grootste station																		

<p>aanwijsbare impact op hoofdnetwerken (Rijk)?</p>	<p>van Nederland met verbindingen naar alle kanten van het land in Utrecht. Het is daarom onontkomelijk dat woningbouw in Utrecht leidt tot enig extra verkeer op het hoofdwegenet en spoor. Het transformeren van een monofunctioneel bedrijventerrein naar een mix van wonen en werken leidt tot een tegengestelde pendel. Met het gepresenteerde pakket aan mobiliteitsmaatregelen en flankerende beleid gericht op de mobiliteitstransitie wordt het effect op de hoofdwegen zo veel mogelijk beperkt. De Hub Papendorp heeft een belangrijke functie in het mogelijk maken van de duurzame mobiliteitstransitie (parkeren op afstand), niet alleen voor Papendorp maar ook de woningbouwontwikkeling in Beurskwartier, Merwedekanaalzone en Kanaleneiland.</p> <p>Het lukt Utrecht door een compleet pakket van flankerend beleid (zie c.) al vijf jaar om het autoverkeer niet verder te laten groeien, en deze daarmee los te koppelen van de toename van 3.000 woningen per jaar in de stad.</p> <p>Het stedelijke beleid gericht op de duurzame mobiliteitstransitie is vastgesteld in het mobiliteitsplan 2040. Hierin is een samenhangende aanpak uitgewerkt met beleid gericht op slim Bestemmen, anders reizen, netwerken op orde, slim parkeren en slim sturen. Deze mobiliteitsaanpak geeft voor de komende 20 jaar richting. Door te sturen op een mobiliteitstransitie in stappen van jaar tot jaar, ontstaat ruimte die de jaarlijkse groei van de stad kan faciliteren. Bij grote verdichtingslocaties is het uitgangspunt betaald parkeren, wordt gestuurd op een lage parkeernorm, inzet van deelmobiliteit en stimuleren van lopen en fietsen door o.a. optimaliseren van het loop- en fietsnetwerk. Bewoners kunnen gebruik maken van faciliteiten voor parkeren op afstand zoals de Mobiliteitshub XL en Westraven. Deze maatregelen zijn, naast de ontwikkelgebieden, ook voor de bestaande bewoners en andere gebruikers beschikbaar en dragen daarmee bij aan de stedelijke mobiliteitstransitie.</p>
<p>c. Flankerend beleid</p>	<p>Regionaal flankerend beleid</p> <p>Openbaar vervoer: er wordt ingezet op een goed aanbod met een goede frequentie. Zoals binnen 15 minuten naar CS. Daarnaast verbindingen naar Nieuwegein, IJsselstein, Vianen en verder. Frequentie &gt; 12x per uur. Daarnaast tangent Leidsche Rijn-Nieuwegein en Leidsche Rijn- Vaartsche Rijn USP. Dit loopt ook nog mee in de MIRT-verkenning OV&amp;Wonen.</p> <p>De regionale wegbeheerders werken samen in Goedopweg aan de realisatie van een uitgebreid programma aan mobiliteitsmanagementmaatregelen, gericht op het verminderen van het aantal verkeers- (en vooral auto)bewegingen. In Zuidwest zet Goedopweg in op a) de Gebiedsaanpak A12 Zone b) de Werkgeversbenadering (1 op 1 samenwerking met werkgevers), c)</p>

	<p>meerjarige campagne Verkeersverwachtingen.nl, d) opschaling deelmobiliteit en MaaS en h) slim sturen van verkeersdoelgroepen m.b.v. iVRIs. Er wordt tot slot in een brede coalitie met werkgevers, onderwijsinstellingen en overheden ontwikkeld gericht op de A12-zone.</p> <p>De gemeente zet hier aanvullend flankerend beleid op in.</p> <p>-In Papendorp en Groenewoud past de gemeente een stedelijke parkeernorm toe. Doelstelling is een minimaal 25% lagere parkeervraag. Het grootste deel van Papendorp Noord wordt autovrij en betaald parkeren omdat de parkeerplaatsen in de Hub komen. In Groenewoud wordt het aantal parkeerplaatsen door toepassing van deelmobiliteit en de Mobiliteitshub XL maximaal beperkt. Parkeren voor bezoekers is betaald. Bewoners mogen in Papendorp niet met een vergunning op straat parkeren.</p> <p>-Deelmobiliteit en Mobility as a service: Vergroten van het aanbod in deelmobiliteit zowel in mobiliteitshubs (zoals in Papendorp) maar ook in buurthubs en op straat met deelfietsen, e-scooters.</p> <p>-DVM huidige inrichtingen: intelligente verkeerslichten op de routes Westplein- aansluiting A2, route Prins clausbrug, route beneluxlaan, route balijelaan-vondellaan, route goyiaan-socrateslaan, route europalaan.</p>
<p>4. Omvang financieel tekort</p>	<p>Zie bijlage 1</p>
<p>5. a. Oorspronkelijke planning realisatie woningbouw (en bereikbaarheid)</p>	<p>De fasering van de woningbouw is opgenomen onder onderdeel 2.</p> <p>Mobiliteitshub: De maatregelen voor de ontsluiting (fiets, auto en OV) van de Papendorp HUB en de realisatie van de hub horen bij elkaar. De planning van de mobiliteitshub is gekoppeld aan de oplevering van de woningen in Papendorp, Groenwoud, Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. Deze woningen zijn mede afhankelijk van parkeren op afstand en fasering is hierin niet mogelijk. De HUB moet in 2025 operationeel zijn voor bewoners.</p> <p>Fietsverbindingen: Fasering van de oost-west fietsverbindingen vanaf Kanaleneiland loopt gelijk op met de ontwikkeling van de woningbouw gekoppeld aan de specifieke routes. De komende 3-5 jaar zullen de verschillende maatregelen dan ook tot uitvoering worden gebracht</p> <p>Fietsparkeren station: De realisatie van de fietsparkeervoorziening bij Jaarbeurs is gekoppeld aan de realisatie van de Jaarbeurspleingebouw. Daar moet deze zomer een knoop over worden doorgehakt. Oplevering van de fietsparkeergarage is in 2028 voorzien.</p>

<p>b. Versnelbaar tot &lt;3-5 jaar?</p>	<p>Een deel van de woningbouw is niet te realiseren zonder dit pakket aan mobiliteitsmaatregelen. De HUB is de belangrijkste randvoorwaarde voor woningbouw in dit gebied. Bestemmingsplannen buiten deze propositie (Beurskwartier en Merwedekanaalzone gezamenlijk &gt;6.000 woningen t/m 2030) zijn vastgesteld omdat er een parkeeroplossing op afstand is opgenomen. Daarnaast zorgt de toevoeging van ruim 6 duizend woningen uit deze propositie voor een druk op bestaande reeds zeer druk/overbelaste fietsroutes.</p> <p>Voor een volledige realisatie van dit woningbouwprogramma moet er dus ruimte worden gemaakt voor de fiets en bestaande verbindingen worden opgewaardeerd waardoor nieuwe bewoners van zuidwest op een veilige manier richting het centrum, USP en centraal station kunnen fietsen. Gezien de grote woningbouwopgave in Utrecht en Nederland kunnen we het ons niet permitteren dat deze plannen niet worden uitgevoerd.</p>
<p>c. Ruimtelijke randvoorwaarden op orde?</p>	<p>Wat betreft de ruimtelijke randvoorwaarden (bodem, water, stikstof, ed.) zijn er geen specifieke aandachtspunten voor deze propositie.</p>
<p>6. Het plan past in/ bijdrage aan regionale verstedelijkings-/ netwerk-strategie?</p>	<p>Ja het plan past in de regionale verstedelijkingsstrategie. Rijk en regio hebben gezamenlijk "Utrecht Nabij" opgesteld, een visie tot 2040 waarin staat hoe de regio Utrecht de verwachte groei opvang en bereikbaar blijft.</p> <p>Papendorp is als locatie aangewezen voor het toevoegen van woningen. Het ontwikkelperspectief bouwt voort op de reeds lopende ontwikkelingen die tot 2030 zijn voorzien. Kanaleneiland hoort bij de lopende ontwikkelingen die tot 2030 zijn voorzien.</p> <p>Utrecht Nabij zet zwaar in op mobiliteit. Het OV- en fietsnetwerk krijgen een upgrade om een aantrekkelijk alternatief te bieden voor autoritten. Er komen locaties rondom Utrecht waar je vanuit de auto overstapt op OV of fiets om verder richting stad te reizen.</p>

### Bijlage 1: Overzicht pakket Zuidwest

In onderstaand kaartbeeld en bijbehorende tabel staat het voorstel samengevat. De te starten woningbouwprojecten zijn gelegen in Papendorp en Kanaleneiland. Merwedekanaalzone is onderdeel van Zuidwest maar wordt richting het BO MIRT nader uitgewerkt vanwege samenhang met de lopende MIRT Verkenning OV & Wonen.

Het pakket aan maatregelen voor Zuidwest bestaat uit (bedragen x €1 mln.):

Maatregel	Investerings -bedrag	Reeds gedekt (cofinanciering)	Resterend tekort	BTW	Totaal tekort + BTW
A. Mobiliteitshub incl. inpassing	119	78	41	8,61	49,61
B. Oostwest fietsverbindingen Kanaleneiland	28,9	14,4	14,5	3,06	17,56
C. Verbinding Papendorp met LR Centrum	1,9	-	1,9	0,4	2,3
D. Fietsparkeren Jaarbeurspleingebouw	16,5	4,2	12,3	2,58	14,88
E. Dynamisch verkeersmanagement	5,2	3,2	2	0,42	2,42
<b>Totaal</b>	<b>171,5</b>	<b>99,8</b>	<b>71,7</b>	<b>15,07</b>	<b>86,77</b>
F. vooruitblik propositie ZW BO- MIRT					



## **Bijlage 2: Toelichting pakket Zuidwest**

In deze bijlage wordt het pakket aan mobiliteitsmaatregelen dat randvoorwaardelijk is voor woningbouw in Zuidwest nader toegelicht. In de toelichting wordt ook ingegaan op het financiële tekort per maatregel.

### **A. Mobiliteitshub XL, ruimtelijke inpassing en toe- en afvoerwegen**

#### *Belang voor de woningbouw*

Tot en met 2027 wordt gestart met de bouw van circa 6.200 woningen in Utrecht Zuidwest (excl. Merdekanaalzone en Beurskwartier). Dit leidt tot een toename in het aantal verkeersbewegingen op alle modaliteiten. Om de druk te verlichten wordt er aan de rand van de stad, binnen het plangebied van de ontwikkellocatie Groenewoud, een mobiliteitshub XL gebouwd. De hub krijgt een capaciteit van 2.000 plekken en is in een latere fase eventueel nog uit te breiden tot 3.000 plekken. De HUB voorziet in de parkeerbehoefte van nieuwe inwoners een aantal woningbouwlocaties. Allereerst de ontwikkelingen in Papendorp. Daarnaast maakt de hub parkeren op afstand mogelijk voor de Merwedekanaalzone en Beurskwartier. De HUB is expliciet opgenomen in het bestemmingsplan om zo een lagere parkeernorm (dus meer woningbouw) mogelijk te maken en het aantal autobewegingen te beperken. Dit is een harde randvoorwaarde om de woningbouw mogelijk te maken. Zonder HUB kan een deel van de woningen niet gerealiseerd worden omdat er dan niet aan de mobiliteitsvereisten wordt voldaan. Dit leidt tot een domino-effect omdat de gebiedsontwikkeling bijdragen aan de mobiliteitsmaatregelen die nodig zijn om de autogroei in dit gebied te voorkomen.

De hub wordt gebouwd voor de mensen die in Papendorp gaan wonen. Op termijn kan de HUB ook van belang zijn voor Kanaleneiland en Transwijk zodra daar betaald parkeren wordt ingevoerd. Dit is naar verwachting ergens in de komende jaren. De HUB draagt direct bij aan de realisatie van ten minste 6.200 woningen uit deze propositie en ook nog eens aan 6.000 woningen die t/m 2030 in Merwedekanaalzone en Beurskwartier worden gebouwd.

De inpassing van een P+R van 2.000 woningen is opgenomen in het bestemmingsplan. De afgelopen jaren is door de vereiste mobiliteitstransitie om de woningbouw te faciliteren de P+R in de planvorming omgevormd tot een HUB voor bewoners. Omdat dit om een ander PvE vraagt is er additionele financiering nodig om de voorziening te realiseren.

De hub is bedoeld voor de nieuwe bewoners als gevolg van de woningbouwprojecten eerder genoemd in deze notitie en wordt dus geen reguliere P+R locatie. De realisatie van deze woningen is niet afhankelijk van de Papendorplijn. Tegelijkertijd is het wel zo dat de Papendorplijn de mogelijkheden tot verdichting verder vergroot. Daarnaast wordt de HUB aantrekkelijker als je daar comfortabel naar toe kan reizen

#### *Wat gaat er gebeuren*

Om de HUB te realiseren moeten er een aantal maatregelen worden getroffen:

- Realiseren van de Mobiliteitshub XL: dit betreft de realisatie van het gebouw van de HUB zelf.
- Ruimtelijk inpassen van de HUB: Verlengen Mercatorlaan om deel Taatsendijk te kunnen verwijderen, zodat ruimte ontstaat om de HUB te kunnen realiseren
- Toe- en afvoerwegen: Om de hub bereikbaar te maken zijn er voor zowel de auto als de fiets maatregelen nodig:
  - Auto: Realisatie extra ontsluiting Mobiliteitshub vanaf het Marinus van Tyrusviaduct en optimalisatie afrit A2 om terugslag van de hub te beperken en bestemmingsverkeer



Papendorp beter te geleiden. Dit is een zeer beperkte ingreep, mede doordat de afrit (8a) zelf is reeds is aangelegd (mede voor de beoogde P+R).

- o Fiets: Realisatie fietsverbinding Papendorp XL - 24 Oktoberplein inclusief de Meernbrug verbeteren voor ontsluiting hub Papendorp XL.

#### *Kosten en financieel tekort*

<b>Maatregel</b>	<b>Investeringsbedrag (x1mln.)</b>	<b>Reeds gedekt (cofinanciering)</b>	<b>Resterend tekort</b>	<b>Opmerking/bron</b>
Mobiliteitshub	102	63	36	Externe ramingen RHDHV en Movares
Ruimtelijke inpassing	1	1	-	Ramingen div
Toe- en afvoerwegen	16	14	2	Ramingen div
<b>Totaal</b>	<b>119</b>	<b>78</b>	<b>41</b>	

## **B. Fietsverbindingen oost-west Kanaleneiland**

### *Belang voor de woningbouw*

In Kanaleneiland Noord, Midden en Zuid zijn de komende jaren diverse woningbouwontwikkelingen gepland. Het gaat hierbij in Kanaleneiland Noord om de Rooseveltlaan en de Trumanlaan (beiden circa 100 woningen) en de herontwikkeling van het Krachtstation en de nabijgelegen wisselstrook (560 woningen). In Kanaleneiland Zuid gaat het om de Beneluxlaan (200 woningen) en de Livingstonelaan (570 woningen). De start van deze woningbouwontwikkelingen is gepland in 2025. Verder starten in 2027 in Kanaleneiland Midden woningbouwontwikkelingen aan de JC Maylaan (350 woningen), de Bernadottelaan (280 woningen) en nabij het winkelcentrum Nova (500 woningen).

Omdat Kanaleneiland een verbinding vormt tussen belangrijke economische locaties zoals Papendorp, USP, (nieuwe) woongebieden (Merwedekanaalzone, Papendorp) en het centrum zijn de fietsroutes druk. De toevoeging van de 6.200 woningen in Papendorp en Kanaleneiland zorgen voor een extra druk waardoor ingrijpen in de fietsinfrastructuur noodzakelijk is geworden om de leefbaarheid en veiligheid te waarborgen.

We willen een aantal bestaande oost-west verbindingen in Kanaleneiland en tussen Kanaleneiland en Merwede verbeteren voor fietsers. Hierbij zorgen we voor een betere ontsluiting van de nieuwe bovengenoemde woningbouwontwikkelingen voor fietsers, stimuleren we het fietsgebruik in deze woongebieden, ontmoedigen we het autogebruik (Kanaleneiland kent nu nog een relatief hoog autogebruik) en versterken we de fietsverbindingen tussen Kanaleneiland, de Merwedekanaalzone, het centrum en USP.

### *Wat gaat er gebeuren*

- Fietsroute Van Heuven Goedhartlaan: Inrichten van een veilige fietsontsluiting, incl. invoeren van 30km/u-zone en goede oversteekbaarheid van omliggende

verkeersinfrastructuur, tbv ontsluiting woningbouw Kanaleneiland Noord (en groeiend aantal fietsers) en verbinding met het centrum van de stad. De kwaliteit van de fietsinfrastructuur in dit gebied is nu niet op niveau en gedeeltelijk afwezig.

- Fietsroute Vasco da Gamalaan: Om Kanaleneiland-Zuid en de Merwedekanaalzone goed onderling te verbinden en aan te sluiten op de rest van de stad wordt deze route opgewaarderd voor fietsers. Er ontbreekt momenteel een goede fietsvoorziening.
- Oost-West fietsverbinding Kanaleneiland-Merwedekanaalzone: Dit behelst een veilige, goede fietsontsluiting tussen het midden van Kanaleneiland, Transwijk en de Merwedekanaalzone via Afrikalaan en Lanslaan. Een goede oversteekbaarheid van omliggende verkeersinfrastructuur (Beneluxlaan wordt gewaarborgd). Het maakt de ontsluiting van woningbouwontwikkelingen in Merwedekanaalzone en Kanaleneiland Midden mogelijk en verbindt deze gebieden met het centrum van de stad. De kwaliteit van de fietsinfrastructuur in dit gebied is nu niet op niveau en gedeeltelijk afwezig.
- Herinrichting Bernadottelaan en omgeving: Inrichten van een veilige fietsontsluiting voor het centrum van Kanaleneiland incl. invoeren van 30km/u-zone. De verbinding versterkt de relatie Kanaleneiland – Merwedekanaalzone – Centrum.
- Opwaarderen fietsroute Balijelaan: Gaat om een integrale herinrichting t.b.v. meer ruimte voor fiets/voetganger/ov, incl. een comfortabele, directe aansluiting op de woningbouwlocatie Merwedekanaalzone. Een veilige route tussen de stations Utrecht Centraal/Vaartsche Rijn en Merwede/Kanaleneiland. De toch al drukke verbinding waar dagelijks circa 10.000 fietsers passeren kan komende jaren met de komst van meer woningen naar ongeveer 1,5x dit aantal stijgen.

#### *Kosten en financieel tekort*

<b>Maatregel</b>	<b>Investeringsbedrag (x1mln.)</b>	<b>Reeds gedekt (cofinanciering)</b>	<b>Tekort</b>	<b>Opmerking/bron</b>
Opwaarderen fietsroute Van Heuven Goedhartlaan	2,7		2,7	Op basis van SSK Afrikalaan
Opwaarderen fietsroutes Vasco da Gamalaan, Bonte Koelaan, Hannolaan en deel Columbuslaan (als onderdeel Oost-West fietsverbinding Kanaleneiland-Transwijk door Park Transwijk naar Merwedekanaalzone)	6,6	3	3,6	SSK raming
Opwaarderen Oost-West fietsverbinding Kanaleneiland-Merwedekanaalzone door park inclusief Afrikalaan	2,0		2,0	SSK raming
Herinrichting Bernadottelaan en omgeving	12,6	9,1	3,5	SSK raming
Opwaarderen fietsroute Balijelaan	5	2,3	2,7	SSK raming
<b>Totaal</b>	<b>28,9</b>	<b>14,4</b>	<b>14,5</b>	

### C. Fietsverbinding Papendorp met Leidsche Rijn Centrum verbeteren

#### *Belang voor de woningbouw*

Voor de 3.500 nieuwe woningen die zijn gepland t/m 2027 in Groenewoud en Papendorp (incl. de Hub XL) zijn de fietsontsluitingen niet toereikend. De nieuwe bewoners van deze gebieden hebben verbinding met omliggende stations nodig, waaronder Leidsche Rijn Centrum. Zij worden gestimuleerd om zo veel mogelijk de fiets en trein te gebruiken omdat er in het netwerk geen ruimte is voor heel veel meer extra autoverkeer. Om deze woningen in te passen wordt er o.a. een lage parkeernorm gehanteerd, worden fietsverbindingen aangelegd en wordt er ingezet op een schaa sprong van het OV. De huidige fietsverbinding tussen Papendorp en Leidsche Rijn Centrum is op dit moment niet ingericht voor fietsers.

- *Wat gaat er gebeuren*

De verbinding tussen Papendorp/Groenewoud en station Leidsche Rijn Centrum langs de Groenewoudsedijk, en in het verlengde langs de Stadsbaan wordt verbeterd. Het centrum en het station van Leidsche Rijn zal ook veel gebruikt worden door de bewoners van Papendorp. Daarvoor zijn een opwaardering in capaciteit en veiligheid van deze routes vna belang. Ter indicatie het centrum en het station in Leidsche Rijn is ca. 10 minuten fietsen vanaf Papendorp.

#### *Kosten en financieel tekort*

<b>Maatregel</b>	<b>Investeringsbedrag (x1mln.)</b>	<b>Reeds gedekt (cofinanciering)</b>	<b>Resterend tekort</b>	<b>Opmerking/bron</b>
Verbinding Papendorp met LR Centrum	<b>1,9</b>	-	<b>1,9</b>	

### D. Fietsparkeren Utrecht CS en Vaartsche Rijn

#### *Belang voor de woningbouw*

In heel Zuidwest staan t/m 2027 circa 10.500 woningen gepland. Daar komen ook nog eens 4.500 woningen uit Nieuwegein bij omdat zij geen station hebben en daarom de stations in Utrecht zullen gebruiken. De nieuwe bewoners van deze gebieden worden gestimuleerd om zo veel mogelijk de fiets en trein te gebruiken omdat er in het netwerk geen ruimte is voor heel veel meer extra autoverkeer. Om deze woningen in te passen wordt er o.a. een lage parkeernorm gehanteerd, worden fietsverbindingen aangelegd en wordt er ingezet op een schaa sprong van het OV. Uiteindelijk betekent dit ook dat deze inwoners ook hun fiets kunnen parkeren op de stations. Uit analyses met het Verkeersmodel blijkt dat er op de langere termijn 6.000 – 6.500 plekken nodig zijn in fietsenstallingen bij stations Utrecht CS en Vaartse Rijn voor fietsers vanuit Zuidwest. De toename is een gevolg van de woningbouw in heel Zuidwest (Merwedekanaalzone, Papendorp, Groenewoud, Kanaleneiland, Transwijk, Meubelboulevard en Nieuwegein).

#### *Wat gaat er gebeuren*

- **Jaarbeurs:** In de nog te realiseren Jaarbeurstoren wordt een gebouwde fietsenstalling gerealiseerd van circa 2.000 plaatsen. Dit jaar wordt op basis van een Europese aanbesteding de ontwikkelaar gekozen die gaat start met het ontwerp. In de zomer moet

daarom duidelijkheid komen of de gemeente een financiële bijdrage kan doen om de fietsenstalling als onderdeel van het ontwerp te realiseren.

*Kosten en financieel tekort*

<b>Maatregel</b>	<b>Investerings- bedrag (x1mln.)</b>	<b>Reeds gedekt (cofinanciering)</b>	<b>Resterend tekort</b>	<b>Opmerking/bron</b>
fietsparkeren Jaarbeurs	16,5	4,2	12,3	SSK raming 2021

## **E. Dynamisch verkeersmanagement**

*Belang voor de woningbouw*

Met de inzet van dynamisch verkeersmanagement (DVM) krijgen we meer grip op het sturen en regelen van het autoverkeer. Daarmee stimuleren we dat het verkeer de meest gewenste routes over de hoofdstructuur rijdt en als het erg druk is kunnen we sturen waar we het autoverkeer (kort) kunnen bufferen. Dat betekent dat we het autoverkeer even laten wachten op plekken waar het minste overlast oplevert. Met de inzet van DVM kunnen we woningbouw gebieden 'beschermen', doordat er geen of minder stilstaand autoverkeer in het gebied ontstaat. Daarnaast kunnen we langzaam verkeer en openbaar verkeer prioriteren zodat de meest duurzame vormen van verkeer voorrang krijgen in dit gebied. Zonder DVM ontstaan er lange wachtrijen van autoverkeer met bijbehorende verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen op plekken waar dat niet gewenst is, bijvoorbeeld de woonstraten. De bereikbaarheid van de woningbouwgebieden blijft gewoon op peil. Naar verwachting blijven de reistijden ongeveer gelijk, je staat alleen iets langer stil op de bufferplekken, waarna je vervolgens vlot kan doorrijden.

*Wat gaat er gebeuren*

- Het gebied rondom de woningbouwopgaven wordt voorzien van sensoren (bijvoorbeeld radar) waarmee intensiteiten en wachtrijlengtes van het autoverkeer realtime wordt gemeten. Daarnaast worden er mogelijk kleine inframaatregelen genomen om bijvoorbeeld de buffercapaciteit optimaal te kunnen benutten.
- Indien bepaalde waarden worden overschreden schakelt het systeem in en worden verkeerslichten in het gebied subtiel en automatisch bijgestuurd. Dat kan bijvoorbeeld worden uitgevoerd door stroomopwaarts iets minder lang groen te geven aan het autoverkeer zodat er in het 'beschermde' gebied geen wachtrijen ontstaan.

*Kosten en financieel tekort*

<b>Maatregel</b>	<b>Investeringsbedrag (x1mln.)</b>	<b>Reeds gedekt (cofinanciering)</b>	<b>Resterend tekort</b>	<b>Opmerking/bron</b>
DVM Zuidwest (Papendorp)	5,2	3,2	2	Programma DVM Utrecht

## **F. Propositie Zuidwest voor BO-MIRT**

- Merwedekanaalzone en Beurskwartier: deze gebieden uit Zuidwest zijn nog niet meegenomen in deze propositie. Deze zullen nog nader worden uitgewerkt richting BO-MIRT. Maatregelen die daar in ieder geval meegenomen zullen worden:
  - Vaartsche Rijn: Bij station Vaartsche Rijn zoeken we naar 1.900 extra fietsparkeerplekken. Dit voorstadstation ligt in hoogstedelijk gebied waardoor uitbreiding van een maaiveldoplossing niet mogelijk is en een complexe oplossing nodig is. De planning is dat we voor Vaartsche Rijn eind 2022 een keuze maken voor een locatie waarna we de technische uitwerking oppakken. Op basis van kengetallen gaat het om een investering van euro 7,5 mln voor 1500 stallingsplaatsen.
  - Fietstunnel Nicolaas Beetsstraat: De fietstunnel Nicolaas Beetsstraat verbindt de zuidelijke binnenstad onder de sporen door. Door deze verbinding worden zwaar belaste verbindingen in het stationsgebied en rond station Vaartsche Rijn ontlast. Indicatieve berekeningen tonen een ontlasting van 5000 tot 11.000 fietsbewegingen per dag aan. Ter indicatie, de huidige onderdoorgang Sijpesteintunnel verwerkt circa 17000 fietsers per dag. Ook rond de Bleekstraat, Westerkade en Oosterkade zal de druk op het fietsnetwerk aanmerkelijk verlicht worden. Om de tunnel niet onmogelijk te maken is de ontwikkeling van het gebied Kruisvaart aangepast voor een sociaal veilige inpassing. In 2022 wordt de engineeringstudie uitgevoerd naar de mogelijke technische bouwwijze en wordt een meer gedetailleerde raming gemaakt.

## Propositie Utrecht Noordwest

Propositie UTRECHT Noordwest																					
7. a. Algemene omschrijving van het plan	Utrecht vertaalt haar ambitie om binnenstedelijk te verdichten onder andere door de woningbouwlocaties Wisselspoor, Thomas à Kempisplantsoen en Cartesius fase 2. Deze locaties zijn gelegen tegen het centrum van Utrecht aan. Ten behoeve van een goede ontsluiting van deze woongebieden is een fietstunnel ter hoogte van de Boorstraat noodzakelijk. Het pakket van deze locaties en de fietstunnel wordt in dit pakket Noordwest gepresenteerd.																				
b. contactpersoon	Gemeente Utrecht Kerwin Doelwijt 0628539330 Kerwin.doelwijt@utrecht.nl																				
8. a. Woningbouwvolume	<p>De propositie Noordwest omvat drie woningbouwlocaties. Op deze locaties in Utrecht wordt in de periode tot en met 2027 gestart met de bouw van 1.544 woningen.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">Locatie</th> <th style="width: 15%;">Aantal woningen</th> <th style="width: 15%;">Start eerste woningen</th> <th style="width: 15%;">Beoogde oplevering laatste woning</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Wisselspoor</td> <td>1.021</td> <td>2023</td> <td>2029</td> </tr> <tr> <td>Thomas à Kempisplantsoen</td> <td>360</td> <td>2024</td> <td>2027</td> </tr> <tr> <td>Cartesius fase 2</td> <td>163</td> <td>2023</td> <td>2028</td> </tr> <tr> <td><b>Totaal</b></td> <td><b>1.544</b></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Locatie	Aantal woningen	Start eerste woningen	Beoogde oplevering laatste woning	Wisselspoor	1.021	2023	2029	Thomas à Kempisplantsoen	360	2024	2027	Cartesius fase 2	163	2023	2028	<b>Totaal</b>	<b>1.544</b>		
Locatie	Aantal woningen	Start eerste woningen	Beoogde oplevering laatste woning																		
Wisselspoor	1.021	2023	2029																		
Thomas à Kempisplantsoen	360	2024	2027																		
Cartesius fase 2	163	2023	2028																		
<b>Totaal</b>	<b>1.544</b>																				
b. Locatie + typering woningbouw	<p>Waar wordt gebouwd en in welke dichtheid? Voor welke doelgroepen zijn de woningen?</p> <p><b>Wisselspoor</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In dit oude industriële gebied komt met behoud van de monumenten een stadswijk tot stand voor een grote verscheidenheid aan mensen met een stedelijke levensstijl.</li> <li>• In het programma ligt de nadruk op stadsappartementen in alle segmenten van (sociale) huur tot koop.</li> <li>• In deelgebied 2 t/m 4 gaat het in 3 fasen om 1.021 woningen.</li> </ul>																				

	<p><b>Cartesius fase 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hof van Cartesius wordt een stedelijke woonomgeving met gemengd woonmilieu van verschillende samenhangende woonomgevingen rondom een parkachtige openbare ruimte</li> <li>Onder andere beoogde doelgroepen, jong (starters, jongvolwassenen), oud, kleine of grote huishoudens, diverse inkomensgroepen. (Zorg)woningen voor kwetsbare doelgroepen</li> <li>Het programma omvat 100% appartementen</li> </ul> <p><b>Thomas à Kempisplantsoen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Het is een herontwikkeling van een aantal gebouwen die aan het einde van de levensfase zitten.</li> <li>Drie doelgroepen staan centraal; stedelijke starters, stedelijke gezinnen en een sociaal woonconcept waarin vragers/dragers samenwonen.</li> </ul>																				
c. Wat is het beoogde woningbouwprogramma?	<p>Duiding categorieën (in %). Betreft het minimaal 50% betaalbaar?</p> <table border="1" data-bbox="628 938 1434 1352"> <thead> <tr> <th>Locatie</th> <th>Sociaal</th> <th>Middenhuur</th> <th>Koop tot 330k</th> <th>Overig</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Wisselspoor</td> <td>30%</td> <td></td> <td></td> <td>70%</td> </tr> <tr> <td>Thomas à Kempisplantsoen</td> <td>77%</td> <td>23%</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Cartesius fase 2</td> <td>100%</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Locatie	Sociaal	Middenhuur	Koop tot 330k	Overig	Wisselspoor	30%			70%	Thomas à Kempisplantsoen	77%	23%			Cartesius fase 2	100%			
Locatie	Sociaal	Middenhuur	Koop tot 330k	Overig																	
Wisselspoor	30%			70%																	
Thomas à Kempisplantsoen	77%	23%																			
Cartesius fase 2	100%																				
9. a. Pakket benodigde bovenplanse infrastructuur	Zie bijlage 1 voor nadere toelichting																				
b. Is er naar verwachting aanwijsbare impact op hoofdnetwerken (Rijk)?	<p>Betekent de te versnellen woningbouw mogelijk iets voor hoofdnetwerken weg/spoor? En zo ja, wat? Geef ook aan of er een relatie is met bestaande MIRT-projecten</p> <p>Utrecht is de meest centrale stad van Nederland. Aan alle kanten wordt Utrecht omringd door het hoofdwegenet. Ook ligt het grootste station van Nederland met verbindingen naar alle kanten van het land in Utrecht. Het is daarom onvermijdbaar dat woningbouw in Utrecht leidt tot enig extra verkeer op het hoofdwegenet en spoor. Met het gepresenteerde pakket aan mobiliteitsmaatregelen en flankerende beleid (zie onderdeel c.) gericht op de mobiliteitstransitie wordt het effect op de hoofdwegen zo veel mogelijk beperkt.</p>																				

## c. Flankerend beleid

Het gemeentelijke beleid gericht op de duurzame mobiliteitstransitie is vastgesteld in het mobiliteitsplan 2040. Hierin is een samenhangende aanpak uitgewerkt met beleid gericht op slim Bestemmen, anders reizen, netwerken op orde, slim parkeren en slim sturen. Deze mobiliteitsaanpak geeft voor de komende 20 jaar richting. Door te sturen op een mobiliteitstransitie in stapjes van jaar tot jaar, ontstaat ruimte die de jaarlijkse groei van de stad kan faciliteren. Bij grote verdichtingslocaties is het uitgangspunt betaald parkeren en wordt gestuurd op een lage parkeernorm en inzet van deelmobiliteit. Parkeren op afstand wordt daarbij steeds meer toegepast. En, door slim en multimodaal te sturen met behulp van dynamisch verkeersmanagement stimuleren we het autoverkeer de meest gewenste routes te gebruiken en geven we in de verdichtingsgebieden zoveel mogelijk prioriteit aan fietsers, voetgangers en openbaar vervoer.

De regionale wegbeheerders werken samen in Goedopweg aan de realisatie van een uitgebreid programma aan mobiliteitsmanagementmaatregelen, gericht op het verminderen van het aantal verkeers- (en vooral auto)bewegingen. Dit programma bestaat voor de regio NW uit a) Gebiedsaanpakken op Lage Weide (samen met De Wetering-Haarrijn), Cartesius Driehoek en Werkspoorkwartier, b) de Werkgeversbenadering (1 op 1 samenwerking met werkgevers), c) meerjarige campagne Verkeersverwachtingen.nl, d) Doelgroepenaanpak gericht op bewoners en bestemmingsverkeer Westelijke Stadsboulevard, e) stimulering fietsen en deelmobiliteit onder studenten, f) aanpak Publiekstrekkingen en Evenementen, g) opschaling deelmobiliteit en MaaS en h) slim sturen van verkeersdoelgroepen m.b.v. iVRIs.

De fietsverbinding bij de Boorstraat is onderdeel van een, nog aan te leggen, doorgaande fietsverbinding van Utrecht naar Amsterdam. De Dom tot Dam route is een project van de provincie Utrecht, Noord-Holland, Prorail en RWS. De gemeente werkt daarnaast ook aan verbetering van aangrenzende fietsroutes (o.a. Wisselspoor en Julianapark) Daarmee is dit een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie omdat goede verbindingen leiden tot een modal shift van auto naar fiets. De voorgestelde maatregelen zijn ook goed om de grote werklocaties in Utrecht (zoals Lage Weide) te bereiken en helpen daarom in de werkgeversaankpak.

Voor de gebiedsontwikkelingen voorkomt de fietsverbinding dat omrijden naar de belangrijkste bestemming binnenstad/centrum nodig is. Kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk voorwaarde voor autoluw bouwen.



10. Omvang financieel tekort	Het totale financiële tekort is € 21 mln. Zie bijlage 1 voor een nadere toelichting op de kosten per maatregel.
<p>11. a. Oorspronkelijke planning realisatie woningbouw (en bereikbaarheid)</p> <p>b. Versnelbaar tot &lt;3-5 jaar?</p> <p>c. Ruimtelijke randvoorwaarden op orde?</p>	<p>De fasering van de woningbouw is opgenomen bij onderdeel 2.</p> <p>De realisatie van de mobiliteitsmaatregelen is als volgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Boorstraat: de realisatie van de verbinding bij de Boorstraat is voorzien voor de periode 2025-2030</li> </ul> <p>Los van het mobiliteitsaspect is er voor dit gebied geen andere belemmering om de woningbouw tijdig te starten.</p> <p>Er zijn voor de woningbouw geen beperkende ruimtelijke voorwaarden bijv. stikstof, water, lucht, geluid) om tot realisatie te komen.</p>
12. Het plan past in/ bijdrage aan regionale verstedelijkings-/ netwerk-strategie?	<p>Dit plan past bij de gezamenlijke verstedelijkingsstrategie Utrecht Nabij en is daar zelfs randvoorwaardelijk voor, want:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Dit plan is net zo ambitieus als de MWKZ en loopt in de tijd een paar jaar voor. Daarmee leren we hoe we maximaal invulling kunnen geven aan gezond stedelijk leven, nabijheid en de mobiliteitstransitie</li> <li>– Zonder deze ontwikkeling is het niet mogelijk om verdere verstedelijking in de grote U te realiseren en daarbij de bereikbaarheid op orde te houden</li> </ul>

### Bijlage 1: Overzicht pakket Noordwest

Hieronder is het voorstel voor pakket Noordwest met een kaartbeeld van de woningbouw en de bijbehorende mobiliteitsmaatregel.



Maatregel	Investerings- bedrag (x1mln.)	Reeds gedekt cofinanciering (x 1mln)	Resterend tekort (mln)	BTW- component	Totaal tekort + BTW
Aanleg fietstunnel/brug Boorstraat	21	2,75	18,25	3,83	22,08

## **Bijlage 2 : Toelichting pakket mobiliteitsmaatregelen voor woningbouw Noordwest**

In deze bijlage wordt het pakket aan mobiliteitsmaatregelen dat randvoorwaardelijk is voor woningbouw in Noordwest nader toegelicht. In de toelichting wordt ook ingegaan op het financiële tekort per maatregel.

### **A. Fietsverbinding Boorstraat**

#### *Belang voor de woningbouw*

Wisselspoor is een grote ontwikkellocatie waar de komende jaren ruim duizend woningen gerealiseerd worden. Iets verderop ligt Hof van Cartesius waar ruim 2.800 woningen plus voorzieningen worden toegevoegd. De toevoeging van deze aantallen woningen in een compact stuk stad zet een extra grote druk op de bestaande stad. Omdat er wordt ingezet op het ontmoedigen van de auto omdat er in Utrecht zeer beperkt ruimte is voor een groei in het autoverkeer is de verwachting dat er een sterke groei komt in het aantal fietsbewegingen. Om het gebruik van de fiets te stimuleren is het van belang dat er goede fietsverbindingen zijn vanuit deze locaties naar het centrum en het station. Om dit te realiseren is een fietstunnel noodzakelijk. De raad heeft de verbinding, over of onder het spoor, randvoorwaardelijk gesteld voor de verdere ontwikkeling van Wisselspoor. Daarmee komt de ontwikkeling van ruim duizend woningen direct op de tocht te staan. Voor de toekomstige fases van Cartesius geldt hetzelfde omdat dit in hetzelfde gebied ligt. Ook de ontwikkeling op de Thomas à Kempisplantsoen heeft baat bij de ontwikkeling van de fietstunnel omdat daarmee een nieuwe directere fietsverbinding richting het centrum ontstaat.

Er zijn meer woningbouwprojecten in Noordwest die t/m 2027 starten. Helaas kunnen deze niet in de propositie worden opgenomen omdat het aandeel betaalbaarheid van deze locaties lager is dan 50%. Toch is het wel van belang te benoemen dat er in Cartesius 163 woningen worden gerealiseerd die baat hebben bij de fietsverbinding van de Boorstraat. Deze ontwikkeling kent een wat duurder programma dan nu wordt vereist omdat de start in de periode omstreeks 2014 ligt. De planontwikkeling heeft plaatsgevonden in een andere tijd (na de crisis). Naderhand is geprobeerd de betaalbaarheid van zowel Cartesius als Wisselspoor te verbeteren maar de ontwikkelende partijen waren maar in beperkte mate bereid om tot een betaalbaarder programma te komen.

#### *Wat gaat er gebeuren*

- Op dit moment kunnen fietsers vanuit het station en centrum niet direct naar de woningbouwlocaties fietsen. Er ligt een barrière in de vorm van een bundel van sporen waardoor zij bij het spoor een lus moeten maken naar de Amsterdamsestraatweg.
- De Amsterdamsestraatweg is een drukke ader met smalle fietspaden. Het is daarom wenselijk om de extra fietsbewegingen van de nieuwbouwlocaties via een andere route te geleiden.
- Daarvoor is het nodig dat er een fietsverbinding komt over of onder het spoor. Hierover lopen reeds gesprekken met NS en ProRail die hiervan ook het belang inzien.
- Daarnaast is de aanleg van de verbinding over of onder het spoor ter hoogte van de Boorstraat door de raad randvoorwaardelijk gesteld voor de ontwikkeling van Wisselspoor. In januari heeft de raad het college daarom opgedragen afspraken te gaan maken met de betrokken partijen en onderzoeksbudget vrij te maken. Bij de Voorjaarsnota 2021 is budget vrijgemaakt en zijn er nieuwe gesprekken gevoerd met de ontwikkelaar van het project Wisselspoor en ProRail. In 2021 hebben we hiervoor een verkeerskundig en stedenbouwkundig kader opgesteld. In 2022 geven we daar vervolg aan en onderzoekt een ingenieursbureau naar de technische haalbaarheid van diverse varianten voor deze verbinding.
- De beoogde realisatie van de fietsverbinding is tussen 2025-2030.

*Kosten en financieel tekort*

<b>Maatregel</b>	<b>Investerings- bedrag (x1mln.)</b>	<b>Reeds gedekt cofinanciering (mln)</b>	<b>Resterend tekort (mln)</b>	<b>Opmerking/bron</b>
Aanleg fietstunnel/brug Boorstraat	21	2,75	18,25	Bijdrage NS Stations en gemeente Utrecht

# Propositie Soesterberg

Multimodale ontsluiting en leefbaarheid Soesterberg	
1. a. Algemene omschrijving van het plan	<p>Korte omschrijving van het plan, situering, raakvlakken en andere bijzonderheden</p> <p>Na het vertrek van Defensie van de vliegbasis Soesterberg worden ruim 2.300 woningen in en rond het bestaande dorp Soesterberg ontwikkeld. Daarbij volgen we het Masterplan dat is ontwikkeld door Riek Bakker. Binnen het programma Hart van de Heuvelrug werkt de gemeente in verschillende gebieden ook nauw samen met de gemeente Zeist en de provincie Utrecht. De voorstellen in deze propositie zijn dan ook deels overstijgend aan de gemeentegrens. Het Masterplan Soesteberg is daarbij al volop in ontwikkeling. In totaal zijn al meer dan 600 woningen gerealiseerd en ook op het gebied van infrastructuur zijn al grote maatregelen getroffen. In procedures loopt de gemeente echter tegen een aantal zaken aan waarvoor een viertal relatief kleine aanvullende maatregelen uit deze propositie noodzakelijk zijn om de woningbouw in het dorp op gang te houden.</p> <p>Het bestemmingsplan voor de woonwijk Oude Tempel (240 woningen) is door de Raad van State vernietigd (link) vanwege onder andere mobiliteitsaspecten. Bij het opstellen van het (voor)ontwerp bestemmingsplan voor andere projecten in het dorp loopt de gemeente tegen de capaciteit van bestaande wegen in het dorp aan. De mobiliteitstoets voor de ontsluiting van de wijk 'Sortie 16' op de provinciale weg N237 is recent door de provincie Utrecht afgewezen. Dit heeft ook gevolgen voor de 500+ geplande woningen in de transformatie van het bedrijventerrein die binnen de huidige plannen mogelijk niet ontsloten kunnen worden.</p>
b. contactpersoon	<p>Naam, mailadres en telefoonnummer</p> <p>Erik Landman, Beleidsadviseur Mobiliteit e.landman@soest.nl 06-52866701</p>
2. a. Woningbouwvolume	<p>Het aantal te versnellen/ los te trekken woningen</p> <p>In deze propositie worden 920 woningen opgevoerd die te versnellen zijn in de periode 2025-2028 door de maatregelen in deze propositie én waarbij aan de eis van minimaal 50% betaalbaarheid wordt voldaan.</p> <p>In totaal gaat het om ruim 1.700 woningen die tussen 2022 en 2030 gebouwd worden, die profijt hebben van de in deze propositie opgenomen maatregelen.</p> <p><u>Soesterberg (920 woningen in deze propositie):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Portaal, 100 woningen</li> <li>• Oude Tempel, 150 woningen</li> <li>• Soesterberg-Noord, kamer 2 en 3, 500 woningen</li> <li>• Sortie 16, 170 woningen</li> </ul>

	<p><u>Soesterberg (ruim 800 woningen die ook profijt hebben):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rademakerstraat, 40 woningen</li> <li>• Officierscasino, 200+ woningen (waarvan 100 zorgwoningen)</li> <li>• Banningstraat, 49 woningen</li> <li>• Open Ankh, 70 zorgwoningen</li> <li>• Oude Tempel, 90 woningen</li> <li>• Transformatie bedrijventerrein kamer 1, 130 woningen</li> <li>• Vliegbasis, 230 woningen</li> </ul>
<p>b. Locatie + typering woningbouw</p>	<p>Waar wordt gebouwd en in welke dichtheid? Voor welke doelgroepen zijn de woningen?</p> <p>De dichtheid en doelgroepen zijn divers en verschillen per deelgebied van het Masterplan Soesterberg. De onderstaande kaart geeft een overzicht van de te ontwikkelen en transformeren gebieden tussen 2022 en 2030. De rode projecten zijn opgenomen in deze propositie en betreft de projecten die te versnellen zijn tot 2028 en die gezamenlijk voldoen aan de eis van 50% betaalbaar. De blauwe projecten betreffen de overige projecten die ook profijt hebben bij de maatregelen in deze propositie.</p>
<p>c. Wat is het beoogde woningbouw-programma?</p>	<p>Duiding categorieën (in %). Betreft het minimaal 50% betaalbaar?</p> <p><u>Soesterberg (920 woningen in deze propositie):</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Portaal, 100 woningen (100% sociale huur = 100)</li> <li>2. Oude Tempel, 150 woningen (20% betaalbaar = 30)</li> <li>3. Soesterberg-Noord, kamer 2 en 3, 500 woningen (50% betaalbaar = 250)</li> <li>4. Sortie 16, 170 woningen (50% betaalbaar = 85)</li> </ol> <p>Met bovenstaande projecten worden in totaal 920 woningen gebouwd, waarvan 465 betaalbaar.</p>

	<p>Het deelgebied 'Oude Tempel' is voor 150 woningen opgenomen in deze propositie als te versnellen en bestaat ook nog uit 90 woningen die buiten deze propositie blijven (240 woningen totaal).</p> <p>Voor projecten in Soesterberg die ook vallen onder het programma Hart van de Heuvelrug (waaronder Oude Tempel) geldt dat hierover in het verleden financiële afspraken zijn gemaakt die bijdragen aan de realisatie van onder andere ecologische corridors en ecodeucten in dit deel van de Heuvelrug. Deze projecten dragen de investeringen en groen en kunnen daarom niet voldoen aan de eis van 50% betaalbaar.</p>
<p>3. a. Pakket benodigde bovenplanse infrastructuur</p>	<p>Welke maatregelen zijn onlosmakelijk verbonden aan de woningbouw en noodzakelijk om de versnelling mogelijk te maken (graag het pakket inclusief onderbouwing)?</p> <p>Met het deelproject Infrastructuur Soesterberg werkt Soest bovenwijks al aan nieuwe ontsluitingen en het aanbrengen van fietsvoorzieningen. De gemeente realiseerde onder ander al een oostelijke en westelijke ontsluiting voor Soesterberg-Noord, en werkt aan een grootschalige versterking van de fietsstructuur en nieuwe fietsroutes van en naar het dorp. Daarnaast is door provincie Utrecht de verdiepte ligging van de N237 gerealiseerd.</p> <p>Het gaat in deze propositie om 4 concrete maatregelen die daar nog aan toegevoegd moeten worden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Een extra ontsluitingsweg vanuit Soesterberg Kom naar de Novalaan/Kerklaan in Zeist, inclusief aanpassing van de aansluiting Novalaan-Rademakerstraat. Deze nieuwe verbindingsweg dient ter ontlasting van de bestaande wegen in het centrum van het dorp.</li> <li>2. Een betere ontsluiting van Soesterberg-Noord en vliegbasis Soesterberg op de N237; oplossing voor knelpunt met de bestaande parallelweg en capaciteit van de bestaande VRI.</li> <li>3. Een stukje fietsstraat op de Kampweg / 't Zwarte wegje op de hoofd fietsroute richting voorzieningen in Zeist, waarmee de fietsroute worden gecombineerd.</li> <li>4. Een busbaan tussen de nieuwbouwwijken Oude Tempel en Kontakt der Continenten, waarmee de bewoners in twee nieuwbouwwijken een rechtstreekse busverbinding tussen Zeist en Amersfoort krijgen.</li> </ol> <p>Bestaande wegen in het dorp raken door de ontwikkelingen zwaar belast (&gt;6.000 mvt/etmaal op 30 km-wegen). Met bovenstaande maatregelen kunnen we die wegen ontlasten. Dat vergroot de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het dorp, onder andere in het centrumgebied rond de Rademakerstraat. Daarmee versnellen we procedures doordat we de zorgen van bewoners in het bestaande dorp over extra autoverkeer via toch al drukke wegen kunnen wegnemen. Verdere ontwikkeling dreigt nu vast te lopen op de hoeveelheid verkeer op wegen in de bestaande kern. Belangrijk</p>


	<p>daarbij zijn de uitspraken van de Raad van State over de hoeveelheid verkeer in het kader van de woonwijk Oude Tempel en de negatieve beoordeling van de provincie Utrecht over de mobiliteitstoets voor Sortie 16. Verdere ontwikkeling van het dorp lijkt op basis daarvan alleen mogelijk met aanvullende mobiliteitsmaatregelen.</p> <p>Bovenstaande maatregelen dragen bij aan het versnellen van de procedures voor toekomstige projecten door de verkeerskundige belemmeringen weg te nemen</p>
b. Is er naar verwachting aanwijsbare impact op hoofdnetwerken (Rijk)?	<p>Betekent de te versnellen woningbouw mogelijk iets voor hoofdnetwerken weg/spoor? En zo ja, wat? Geef ook aan of er een relatie is met bestaande MIRT-projecten.</p> <p>Niet in bijzondere mate</p>
c. Flankerend beleid	<p>Hoe ziet flankerend beleid gericht op duurzame mobiliteitstransitie er uit?</p> <p>Met bovenstaand pakket aan maatregelen werken we aan een integrale oplossing passend binnen de gewenste mobiliteitstransitie voor het dorp Soesterberg en de mobiliteitsprofielen zoals die passen bij een gebied zoals Soesterberg en de gesprekken die we daarover voeren in het kader van de Mobiliteitsstrategie binnen U NED.</p> <p>Vanuit het project Infrastructuur Soesterberg en het programma VERDER investeren we in de fietsvoorzieningen in het dorp en van het dorp naar omliggende kernen. Door te investeren in een betere fietsverbinding richting voorzieningen in Zeist versterken we dit nog extra. En met dit plan om tussen twee nieuwbouwwijken een korte busbaan aan te leggen versterken we de concurrentiepositie van het openbaar vervoer. Vanuit de provincie en de vervoerder liggen er toezeggingen dat zij deze route willen rijden. Daarmee krijgen nieuwe bewoners een optimale OV-verbinding.</p>
4. omvang financieel tekort	<p>Om welke benodigde extra bovenplanse investeringen gaat het?</p> <p>Het gaat om een totale extra investering die we inschatten op € 3 miljoen inclusief BTW. Er liggen geen andere subsidies aan ten grondslag. Het gaat uitgaande van 920 woningen om een extra investering van ongeveer € 3250 per woning.</p> <p>Schatting investeringskosten:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Soesterberg Kom: € 500.000</li> <li>2. Soesterberg Noord: € 1 miljoen</li> <li>3. Fietsstraat: € 250.000</li> <li>4. Busbaan: € 250.000</li> </ol> <p>Subtotaal: € 2,0 miljoen exclusief BTW  Onvoorzien 10%: € 200.000 Projectvoorbereiding 15%: € 330.000  BTW 21%: € 531.300  Totaal: € 3.061.300 inclusief BTW</p> <p>Eventuele cofinanciering is mogelijk vanuit het totale pakket aan Inframaatregelen voor het dorp Soesterberg en voor een beperkt deel uit kostenverhaal bij particuliere ontwikkelingen. Op basis grondexploitatiewet geldt dat slechts een deel van de kosten kan worden toegerekend. Dit geschiedt op basis van de drie criteria Profijt, Toerekenbaarheid en Proportionaliteit. Op basis van de drie</p>



	<p>criteria is onze inschatting dat het meerdere niet kan landen op de grondexploitaties en faciliterende projecten en dus op een andere wijze bekostigd moeten worden. Hiervoor is nog geen geld beschikbaar.</p>
<p>5. a. Oorspronkelijke planning realisatie woningbouw (en bereikbaarheid)</p>	<p>Voor wanneer staat het woningbouwvolume in de huidige planning (bandbreedte). Is het mogelijk om de noodzakelijke bereikbaarheidsmaatregelen te faseren?</p> <p>Het Masterplan Soesterberg is al volop in ontwikkeling. Op verschillende bouwlocaties (o.a. Soesterberg Noord kamer 1, de Groene Hoogte, Noorduyn etc.) zijn al meer dan 600 woningen opgeleverd. Nog eens 1.700 woningen moeten tussen 2022 en 2030 gebouwd worden. De procedures daarvoor bevinden zich in een verschillend stadium.</p>
<p>b. Versnelbaar tot &lt;3-5 jaar? Ja/ nee/ twijfel, toelichting (evt. risico's en randvoorwaarden) Ja, verschillende procedures stranden nu bij de Raad van State en in de mobiliteitstoets door de provincie Utrecht. Om te kunnen blijven bouwen zonder vertraging zijn de extra verkeersmaatregelen in deze propositie noodzakelijk.</p>	<p>Ja/ nee/ twijfel, toelichting (evt. risico's en randvoorwaarden)</p> <p>Ja, verschillende procedures stranden nu bij de Raad van State en in de mobiliteitstoets door de provincie Utrecht. Om te kunnen blijven bouwen zonder vertraging zijn de extra verkeersmaatregelen in deze propositie noodzakelijk.</p>
<p>c. Ruimtelijke randvoorwaarden op orde?</p>	<p>Of zijn er nog aandachtspunten?</p> <p>Voor ontwikkelingen op Soesterberg Noord geldt dat bodemvervuiling en niet gesprongen explosieven na de mobiliteitsopgave de voornaamste risico's zijn. Daarnaast vormt de capaciteit van riolering nog een aandachtspunt. In de uitspraak van de Raad van State over Oude Tempel speelde ook cultuurhistorie een rol. Een ander aandachtspunt betreft de capaciteit in de ambtelijke organisatie. Deze is door middel van een Taskforce bouwen en wonen tijdelijk (tot eind 2022) op orde. Voor de mobiliteitsmaatregelen in dit voorstel zijn daarom ook voorbereidingskosten opgenomen.</p>
<p>6. Het plan past in/ bijdrage aan regionale verstedelijkings-/ netwerk-strategie?</p>	<p>Ja, hoe/ nee, waarom niet/ n.v.t. Denk hierbij niet alleen aan doelen voor wonen en bereikbaarheid, maar ook aan water, bodem, energie, klimaat, economie, etc.</p> <p>Ja, de ontwikkelingen in Soesterberg passen in het Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal! dat een geheel vormt met de verstedelijkingstrategie van Utrecht Nabij.</p> <p>De maatregelen vallen deels onder het programma Hart van de Heuvelrug, waarmee deze rode ontwikkelingen bijdragen aan investeringen in de groene structuur op de Heuvelrug (waaronder de aanleg van ecologische corridors en ecoducten).</p>

## Propositie Veenendaal

Veenendaal Groenpoort aansluiting N233	
1. a. Algemene omschrijving van het plan	<p>Woningbouwlocatie met 968 woningen (bij de opstalwoningen nog verder geoptimaliseerd zodat er mogelijk meer woningen komen). De procedure voor dit plan is nagenoeg helemaal doorlopen (ter inzage na vaststelling). Voor deze locatie is een Wnb-vergunning voor stikstof verleend op basis van intern salderen. De vergunning is onherroepelijk.</p> <p>Voor de wijk is het echter noodzakelijk om een aansluiting op de westelijk gelegen provinciale weg te realiseren. De provincie is voornemens deze weg te verbreden. Deze verbreding is, ondanks allerlei maatregelen om de autogroei te beperken noodzakelijk vanwege enerzijds autonome groei op deze provinciale verbindingsweg en anderzijds vanwege diverse woningbouwprojecten in de gemeente. De gemeente en provincie hebben hierover in 2019 een bestuursovereenkomst gesloten. Onderdeel hiervan is dat aansluiting voor Groenpoort gerealiseerd kan worden op het moment dat de provinciale weg wordt verbreed. Nu is de verbreding echter procedureel uitgesteld vanwege stikstof. Hierdoor is de planning van de noodzakelijke aansluiting ook onzeker geworden. Daarom is gezocht naar een oplossing dat de aansluiting toch eerder gerealiseerd kan worden. Hiervoor is het noodzakelijk om het traject vanaf deze aansluiting naar het noorden (A12) direct naar 2x2 rijbanen te verbreden. Kortom een deel van de verbreding moet naar voren worden gehaald om voldoende capaciteit te creëren voor de aansluiting Groenpoort. Voor de extra kosten voor het splitsen van het werk als ook de meerkosten voor de aansluiting zelf is nog onvoldoende financiële dekking.</p>

	 <p> <span style="color: red;">➔</span> Noodzakelijke aansluiting provinciale weg  <span style="color: yellow;">➔</span> Reeds gerealiseerde fietstunnel  <span style="color: yellow;">- - -</span> Snelfietspad in realisatiefase </p>		
b. contactpersoon	Jeroen Feskens, <a href="mailto:jeroen.feskens@veenendaal.nl">jeroen.feskens@veenendaal.nl</a> 06-22785347		
2. a. Woningbouwvolume	968 woningen		
b. Locatie + typering woningbouw	<p>Locatie: laatste uitleglocatie van Veenendaal. Tot 2030 worden in Veenendaal nog circa 5.000 woningen toegevoegd, waarvan 3.700 woningen als meergezinswoning. Kortom Groenpoort omvat ruim 50% van de resterende capaciteit voor grondgebonden woningen.</p> <p>Dichtheid; circa 30 woningen per hectare.</p> <p>Doelgroepen: divers zie woonprogramma</p>		
c. Wat is het beoogde woningbouwprogramma?		<b>percentage</b>	<b>absoluut</b>
	Sociaal huur/koop	30%	300

	Tot NHG / 1000 euro huur	37%	360
	Vrije markt	33%	310
	Totaal		968
	Waarvan:		
	Zorggeschikt	10%	100
	Appartement	27%	260
	Grondgebonden	73%	710
3. a. Pakket benodigde bovenplanse infrastructuur	Zie paragraaf flankerend beleid voor een nadere toelichting. Voorliggende aanvraag ziet alleen toe op de realisatie van de aansluiting op de provinciale weg.		
b. Is er naar verwachting aanwijsbare impact op hoofdnetwerken (Rijk)?	Deze woonwijk heeft geen impact op hoofdnetwerken. De locatie ligt weliswaar dicht bij de A12 maar het aantal extra aantal autobewegingen op de A12 is beperkt. Zie ook flankerend beleid. Bovendien zorgt de realisatie van de aansluiting voor extra opstelruimte op de provinciale weg voor de op- en afritten van de A12.		
c. Flankerend beleid	<p>Voor de gehele wijk zijn goede verbindingen naar het centrum van de stad gerealiseerd. Ook voor Groenpoort ligt al een fietstunnel gereed om in gebruik genomen te worden zodra de eerste woning opgeleverd wordt. Tevens wordt op dit moment gewerkt aan een snelfietspad tussen Ede en Veenendaal welke direct langs deze wijk komt te liggen. Ook is de fietsverbinding naar het IC station Veenendaal De Klomp verbeterd. Tot slot is het gelukt om een buslijn langs de gehele wijk te laten rijden. Hiervoor is 2 jaar geleden het busplein voor het station Veenendaal De Klomp aangepast.</p> <p>Groenpoort is het laatste deelgebied van de wijk Veenendaal-oost. Ten opzichte van de twee eerdere deelgebieden is de parkeernorm met 20% naar beneden bijgesteld (van gemiddeld 2 naar 1,6 per woning). Daarbij wordt in de ontwikkelfase van de woningen met de projectontwikkelaars gezocht naar verdere optimalisatie met deelmobiliteit en/of fietsoplossingen. Hiermee is nog een verdere reductie van 25% op de parkeernorm mogelijk tot gemiddeld 1,2 parkeerplaats per woning.</p>		
4. Omvang financieel tekort	Het totale tekort op de aansluiting en het splitsen van het werk van de rondweg worden geraamd op 1,5 miljoen euro. Hierbij is het uitgangspunt dat de provincie de verbreding an sich bekostigd (met bijdragen van de gemeente) en dat uit de woningbouwlocatie een bijdrage wordt gedaan.		

<p>5. a. Oorspronkelijke planning realisatie woningbouw (en bereikbaarheid)</p> <p>b. Versnelbaar tot &lt;3-5 jaar?</p> <p>c. Ruimtelijke randvoorwaarden op orde?</p>	<p>De huidige planning is dat de eerste woningen eind 2023 in aanbouw genomen kunnen worden. Dit is ongeacht de aansluiting op de provinciale weg. Er wordt voor deze eerste woningen gebruik gemaakt van een tijdelijke ontsluitingsstructuur die maar een beperkte capaciteit heeft. Voor het tweede deel van het woningbouwprogramma is de aansluiting noodzakelijk. De aansluiting wordt door de provincie in principe meegenomen bij de verbreding van de weg. Echter de uitvoering hiervan is sterk afhankelijk van het vinden een (juridische) oplossing voor het stikstofvraagstuk. Daarom wordt nu voorgesteld om de aansluiting los te koppelen van het grote project. Hierdoor kunnen alle woningen in periode 2023 – 2027 in aanbouw worden genomen.</p> <p>Ja, het tweede deel van de ontwikkeling kan versneld worden op het moment dat de aansluiting eerder wordt gerealiseerd dan de totale verbreding van de provinciale weg.</p> <p>Het bestemmingsplan voor de bouw van woningen is vastgesteld door de gemeenteraad inclusief voorwaarde over de aansluiting. Om de aansluiting zelf te kunnen realiseren start begin juni 2022 de bestemmingsplanprocedure.</p>
<p>6. Het plan past in/ bijdrage aan regionale verstedelijkings-/ netwerk-strategie?</p>	<p>Ja, uitvoering harde planvoorraad. Het plan is gebaseerd op de uitgangspunten van klimaatadaptie en kent een collectief warmtenet met 100% duurzaam wko-systeem als bron. Ook wordt in en rond de wijk alle benodigde energie duurzaam opgewekt met 16.000 PV panelen. Tot slot werkt de provincie op dit moment aan verkenning of er bij de verbreding van de rondweg energie uit het asfalt kan worden opgewekt. Eind 2022 is duidelijk of dit een haalbare kaart is.</p>

### Toelichting:

2a. Totaalplan telt op tot >500 woningen. Of het betreft –in de provincies buiten de Randstad- kleinere plannen (>200), die idealiter wel gebundeld optellen tot een propositie van >500 woningen. De vraag is vervolgens hoeveel woningen (bv. deelfases) binnen 3-5 jaar kunnen starten als gevolg van de beoogde bijdrage. Betreft zowel te versnellen als ‘los te trekken’, oftewel deze woningen waren anders (nog) niet tot stand gekomen.

2b. Duiding plangebied + kaart van plangebied, bij voorkeur met duiding welke infrastructuurmaatregelen het betreft. Aangeven dichtheid (aantal woningen/ha) en ook een korte omschrijving van de doelgroep (denk aan leeftijd en gezinssamenstelling).

2c. Svp aangeven beoogde verdeling programma in categorieën betaalbaar (= sociale huur, particuliere huur tot 1.000 p/m, betaalbare koop onder NHG-grens (355.000) en huur/koop in het hogere segment.

3a. Betreft bij voorkeur randvoorwaardelijk benodigde, maar bovenplanse (niet geheel aan de woningbouw toerekenbare) infrastructuur- en mobiliteits-maatregelen. Beschrijf svp helder de koppeling van de bovenplanse maatregelen aan de woningbouw, om doelbereik van investeringen goed inzichtelijk te maken.

Bedragen in principe op basis van huidig prijspeil (incl. BTW).

3b. Afhankelijk van de locatie (binnenstedelijk/ uitleg), de omvang van de woningbouw en mobiliteitspatronen betekent de te versnellen woningbouw mogelijk iets voor hoofdnetwerken weg/spoor. Probeer dit svp te duiden: wel impact, nauwelijks? Is dat te onderbouwen?

3c. Welke duurzame mobiliteits-maatregelen worden flankerend getroffen? Denk bijvoorbeeld aan parkeernormering, deelmobiliteit, faciliteren van alternatieven, etc.

4. Benodigde investering in pakket bovenplanse infra.

Hoeveel is het aannemelijk tekort na bijdragen grexen/ kostenverhaal/ evt. fonds bovenwijken/ al ontvangen hiervoor geoordeelde WBI/ subsidies, etc..

NB Zonder afslag voor evt. co-financiering door gemeente/vervoerregio/provincie, tenzij het al toegezegde subsidies betreft

Svp inclusief waar mogelijk onderbouwing ramingen infrastructurele kosten.

5a. Oorspronkelijke planning vs versnelling

Als het gaat om een plan wat al eerder WBI heeft gehad: wordt het plan door de extra bijdrage voor bovenplanse maatregelen als geheel sneller dan oorspronkelijk gerealiseerd? En in hoeverre zijn de voorgestelde bereikbaarheidsmaatregelen tijdig te realiseren en is de fasering daarvan een mogelijkheid? Zijn marktpartijen reeds aan boord?

5b. Zijn er evt. relevante knelpunten (bv. uit te plaatsen bedrijvigheid, stikstof, etc.) of andere redenen waarom de woningbouw mogelijk toch niet binnen 3-5 jaar tot stand kan komen? Welke randvoorwaarden gelden om dit te kunnen borgen?

5c. Bijk. rond water/ bodem, klimaatadaptatie, duurzame energie, lucht/ geluid, externe veiligheid, gezondheid, groen/ natuur, etc.?

6. Past de locatie van de woningbouw in de verstedelijkingsstrategie of MIRT bereikbaarheidsprogramma, past de bovenplanse infrastructuur hierin, en/of het flankerend beleid? Wat is hier wel/ niet in voorzien?

Bij hoge voorkeur de vragen svp zo kwantitatief mogelijk beantwoorden, met bronverwijzing (naar onderzoeken). Waar dat niet kan kwalitatief, maar wel met bronverwijzing naar onderliggend materiaal.

# Propositie Woerden

## 1. Woerden, Stationsomgeving (1)

### Plan

3650 woningen, deels transformatie, deels inbreiding o.a. locaties Snellerpoort en Middelland. Binnenstedelijk, hoge dichtheden. Doelstelling: 50% betaalbaar  
Totale investering van hierna voorgestelde maatregelen bedraagt 20 miljoen, waarvan 50% via cofinanciering gedekt.

### Beleid

In het woonbeleid van gemeente Woerden is 20% van de nieuwbouw voor sociale huur, 10% van de nieuwbouw voor middenhuur en 20% voor goedkope en betaalbare koop.  
Op deze wijze geeft Woerden invulling aan 50% betaalbaar. Deze beleidsbepaling is ook van toepassing op de ontwikkellocaties in de Poort van Woerden. Zij sturen hier actief op en houden bij ontwikkelingen voortdurend bij wat dit betekent voor dit uitgangspunt en toekomstige ontwikkelingen in het gebied. Uiteindelijk moet de totale gebiedsontwikkeling voldoen aan dit uitgangspunt uit hun woonbeleid.

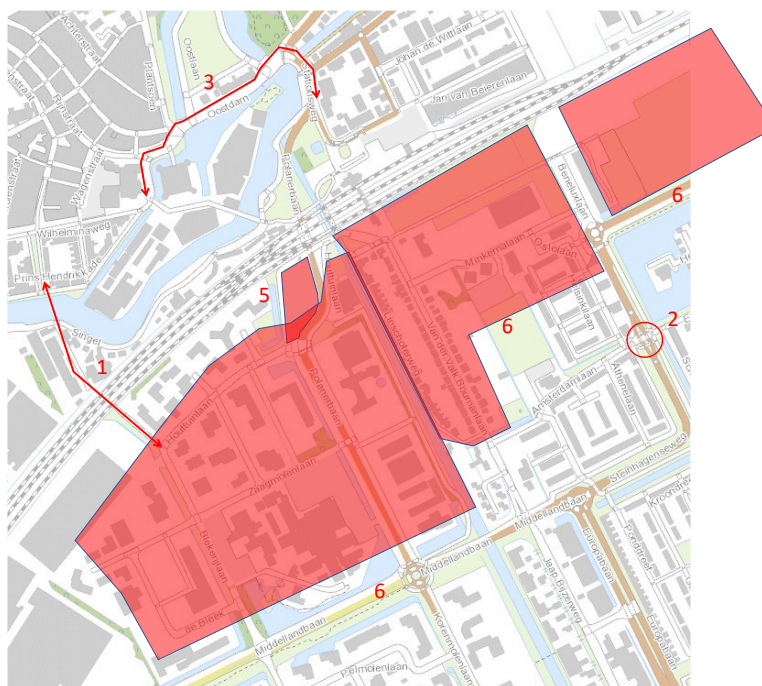
### Mobiliteitspakket

Gericht mobiliteitstransitie en versterking/beter benutten knooppunt Woerden

- > Daarvoor nodig: lage parkeernormen, herinrichting/inpassing P&R, 5-tal wijkhubs voor deelmobiliteit, fietsverbindingen naar knooppunt, o.a. fietstunnel onder het spoor
- > Effect op HWN: afrit Woerden en OWN zitten aan max capaciteit en dus is de doelstelling van het mobiliteitspakket het realiseren van verstedelijking op een wijze die het autobuik gebruik in de spits niet laat groeien. Groeiende mobiliteitsbehoefte wordt verstedelijking vindt plaats door mobiliteitstransitie naar OV en fiets.

## 1. Woerden, Stationsomgeving (2)

Mobiliteitspakket	
1	Fietsverbinding Binnenstad - Blekerijlaan
2	Ombouwen kpl Amsterdamlaan – Steinhagenseweg
3	Fietsverbinding langs Oostdam en Stationsweg
4	Vijf mobiliteitshubs (niet op kaart, middenin nieuwbouwlocaties)
<b><u>FLANKEREND BELEID tbv de woningbouw</u></b> <b><u>Geen onderdeel propositie</u></b>	
5	Inrichten regulering P&R terrein zuidzijde (flankerend beleid)
6	Reductie parkeernormen woningbouw (flankerend beleid)



## 1. Woerden Stationsomgeving (3) Onderbouwing maatregelen

### 1. Fietsverbinding binnenstad – Blekerijlaan

- De spoorverbinding dwars door Woerden is een belangrijke barrière voor verkeer. Hierdoor moet nu al het verkeer (fiets - en auto) door de Polanertunnel. Deze tunnel is vanuit Nieuw-Middelland slecht te bereiken met fiets, maar goed met de auto. Het verbinden van het centrum met transformatiegebied Nieuw-Middelland zorgt voor een betere aansluiting van dit nieuwe woongebied op de in het centrum geclusterde voorzieningen. Via de langzaam verkeerverbinding takt het gebied aan op zijn omgeving en wordt het onderdeel van het Woerdense stedelijke systeem, hetgeen een randvoorwaarde is voor de totstandkoming van Nieuw-Middelland.

### 2. Ombouwen knooppunt Amsterdamlaan – Steinhagenseweg

- Om de aanleg van woningbouwgebied Snellerpoort mogelijk te maken moet de infrastructuur in en rond het gebied worden aangepakt. Zo wordt de Steinhagenseweg omgelegd en wordt een fiets/voetgangerstunnel gebouwd onder de Steinhagenseweg. Hiermee komt een einde aan een groot doorstromingsknelpunt en een notoir onveilige fietsoversteek. Dit betekent echter ook dat het stroomafwaarts gelegen kruispunt nu voor fietsers en motorvoertuigen veel moeilijker te passeren wordt vanaf de zijtakken. Het ombouwen van dit kruispunt is vanuit stakeholders en de omgeving een voorwaarde voor steun aan het project Snellerpoort.

### 3. Fietsverbinding langs Oostdam en Stationsweg

- Door de fiets de hoogste prioriteit te geven als vervoermiddel in dit gebied verbeteren wij de leefbaarheid en het verblijfsklimaat in het gebied. Daarnaast past deze maatregel bij ons streven naar een mobiliteitstransitie, die voor ons de mogelijkheid creëert om de gewenste woningbouwontwikkeling rondom station Woerden te realiseren.

### 4. Vijftal mobiliteitshubs

- Het verder vastlopen van onze ontsluitingswegen richting de A12 door extra autobewegingen als gevolg van de woningbouw moet zoveel mogelijk worden beperkt. Het creëren van mobiliteitshubs past in ons streven naar een mobiliteitstransitie, die nodig is om onze woningbouwontwikkelingen rondom station Woerden te realiseren.

## 1. Woerden Stationsomgeving (4) Onderbouwing flankerend beleid tbv de woningbouw

### 5. Inrichten regulering P&R terrein zuidzijde

- Het terugdringen van het autogebruik en autobezit in Nieuw-Middelland en het stationsgebied draagt bij aan een prettige en gezonde leefomgeving en past bij ons streven naar een mobiliteitstransitie. Meer autobewegingen als gevolg van woningbouw over onze ontsluitingswegen en over de A12 zorgt voor verdere opstoppingen. Als wegen teveel dichtslibben wordt de druk om eerst infrastructuur aan te passen voordat we verder gaan met woningbouw fors opgevoerd door woningbouw vertraging gaat oplopen.

### 6. Reductie parkeernormen woningbouw

- Het reduceren van de parkeernormen past bij onze doelstelling om te komen tot een mobiliteitstransitie, waarbij voetgangers en fietsers prioriteit krijgen boven de auto. Het gebruik van gezonde en omgevingsvriendelijke vervoersvormen draagt bij aan een aantrekkelijke en duurzame woonomgeving en financieel haalbaar maken van woningbouwontwikkelingen. Meer autobewegingen als gevolg van woningbouw over onze ontsluitingswegen en over de A12 zorgt voor verdere opstoppingen. Als wegen teveel dichtslibben wordt de druk om eerst infrastructuur aan te passen voordat we verder gaan met woningbouw fors opgevoerd door woningbouw vertraging gaat oplopen. Om dit te voorkomen moet voordat woningbouw gereed is fors worden ingezet op de mobiliteitstransitie.



# Propositie Nieuwegein

## 2. Nieuwegein: City (1)

- > 2.000 woningen, herstructurering en verdichting City
- > Binnenstedelijk, hoge dichtheden
- > Doelstelling: Rijnhuizen + City = 51% betaalbaar. (City 46,25% van 2000 woningen betaalbaar)
- > Mobiliteitspakket gericht op mobiliteitstransitie en versnelling fiets naar Utrecht
- > Daarvoor benodigd: lagere parkeernormen, parkeerregulering en inzet op deelmobiliteit
- > Effect op HWN: indien geen ingrepen voor transitie mobiliteit, dan zal autogebruik toenemen, stresstest toont dan toename avondspitsuur van 2.200 voertuigen samen met ontwikkeling Rijnhuizen, waaronder op A2.
- > Ten behoeve van versnellingsafspraken:
  1. Fietspad langs trambaan in City, incl. aanpassing Kolfstedetunnel, aansluitend op de fietsroutes Utrecht, IJsselstein en Houten.
  2. Een nieuwe fietsbrug aan de zuidoostzijde van City over de Doorslag
  3. Fietsstraat Mendes da Costalaan en vervolgroute, i.c.m. verbetering oversteekbaarheid Richterslaan -Mendes da Costalaan.
  4. Verminderen barrièrewerking en verbeteren oversteekbaarheid voor fietsers Noordstedeweg.
  5. OV versnelling in relatie met Utrecht door bussen te laten halteren op de rijbaan. Reistijdwinst van 10 seconden per halte verkort rijtijd tussen Nieuwegein en Utrecht met 1 tot 1½ minuut (5%). De provincie betaalt 4 haltes; uitbouw naar alle haltes i.c.m. overkapping fietsparkeervoorzieningen bij OV-haltes.
- > Kosten: 4,45 miljoen (cofinanciering: 50% financiering regio beschikbaar)

## 2. Nieuwegein: Rijnhuizen (2)

- > 2.500 (waarvan 932 opgeleverd) transformatie
- > Binnenstedelijk, hoge dichtheden
- > Doelstelling: Rijnhuizen + City = 51% betaalbaar (Rijnhuizen 54,8% van 2500 woningen betaalbaar).
- > Mobiliteitspakket gericht op mobiliteitstransitie en versnelling Openbaar vervoer naar Utrecht
- > Daarvoor nodig: lagere parkeernormen, parkeerregulering en inzet op deelmobiliteit
- > Effect op HWN: indien geen ingrepen voor transitie mobiliteit, dan zal autogebruik toenemen, stresstest toont dan toename avondspitsuur van 2.200 voertuigen samen met ontwikkeling city, waaronder op A2.
- > Ten behoeve van versnellingsafspraken:
  5. OV versnelling door bussen te laten halteren op de rijbaan ip.v. in haltehavens (zie City, hiervoor)
  6. Fietsbrug over het Merwedekanaal aansluitend op rode looper/ fietsstraat als cruciale schakel in het fietsnetwerk
  7. Verlagen barrièrewerking kruising Plettenburgerlaan -Martinbaan-Perkinsbaan
- Kosten: 4,9 miljoen euro (cofinanciering: 50% financiering regio beschikbaar)

## 2. Nieuwegein City & Rijnhuizen, gemiddeld 51% betaalbaar (3)

