Bijlage 1. Opmerkingen concept-reactie college Houten op het Ontwerp Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) U16

Datum: 10 maart 2021

De opmerkingen op het Ontwerp Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) zijn opgebouwd uit drie onderdelen. In de brief zijn algemene opmerkingen van groter belang opgenomen. In dit stuk zijn de overige punten en opmerkingen van algemene strekking opgenomen en opmerkingen direct gerelateerd zijn aan een pagina('s).

Overige algemene punten:

1. Waarom zoveel kaartmateriaal uit de RSU gebruiken terwijl je ook kaartmateriaal van ruimtelijke visies of strategische documenten van andere regiogemeenten kunt gebruiken? Maak ook gebruik van kaartmateriaal uit andere gemeenten, zoals eerder aangegeven kunnen jullie kaarten uit de Ruimtelijke Koers gebruiken.
2. De Waterlinielijn wordt op meerdere plekken genoemd, maar nergens echt goed uitgelegd wat dit voor lijn is. Leg uit wat het is en waarom deze nodig is. Hetzelfde geldt voor de Merwedelijn.
3. De by-pass structuur (ook als parallelweg genoemd) voor de A12 door het brede A12-zone gebied wordt op verschillende plekken benoemd. Afgesproken is deze optie als onderzoeksvraag op te nemen in het Integraal Ruimtelijk Perspectief. Dit is nog niet volledig doorgevoerd, op sommige plekken is bijvoorbeeld nog sprake van opname van deze term in onder- of bevelschriften van illustraties. Graag volgens gemaakte afspraak by-pass/parallelweg opnemen in het document.
4. Er wordt een aantal keer vermeld dat er in de regio nog gezocht moet worden naar locaties voor nieuwe bedrijventerreinen. Waarom is dit nog niet gebeurd? Het IRP maakt de hoofdkeuzes voor de ruimtelijke ontwikkeling van de regio. Daar horen dan ook locaties bij voor bedrijventerreinen, zoeklocaties kunnen ook.
5. Het Ontwerp IRP zet in op ontwikkeling van Houten als Regiopoort voor de stadsmetropool Utrecht. Vanaf het begin kan dit ter hand worden genomen. De vraag is echter wat precies onder de ontwikkeling van deze poort gezien wordt. Immers er wordt aangedrongen op het verminderen van zowel winkel- als kantoorareaal (zie kaart p. 71). Dan blijft alleen woningen over. En dat is een te beperkte visie op een ontwikkelgebied.
6. De ontwikkeling van een bedrijventerrein aan de kant van Bunnik-Zuid is voor Houten van groot belang. Dat betekent dat ook de ontsluiting, verbinding tussen Houten en Bunnik van wezenlijk belang is.
7. In het Ontwerp IRP wordt Houten vooral geplot op de ontwikkeling aan de Krommerijnstreek. Slechts zeer sporadisch wordt Houten ook in verband gebracht met de ontwikkeling van de A12 zone en de Centrale As. Toch is er een duidelijk werkverband te leggen tussen het gebied Houten-Vianen-Nieuwegein. Veel van de bedrijvigheid heeft hier relaties liggen. In de ontwikkeling van mobiliteit is dit een onderbelicht aspect. Het Wiel mist hier een spaak!!
8. Als Houten kantoorareaal moet schrappen, winkelareaal moet schrappen en bedrijventerreinen moet mengen, zonder compensatie door verdichting en/of uitbreiding, dan schuift Houten op de woon-werk-balans richting Woongemeente. Daarmee verschraalt het aanbod van Houten in de regio. Een ongewenste ontwikkeling! De ambitie van Houten is om de huidige werkgelegenheid en de balans tussen wonen en werken te behouden. Zie ook onze ambities t.a.v. werken in de Ruimtelijke Koers op pagina 74 en 75 (paragraaf 3.4).
9. In het voorliggende document heeft het thema 'gezond stedelijk leven' veel nadrukkelijker dan in eerdere versies een plek gekregen. De volgende uitgangspunten kunnen wij van harte onderschrijven:
    - Streven naar voldoende woningen voor alle doelgroepen (p.13);

- Het organiseren van nabijheid; *Dit betekent dat functies als wonen, werken en voorzieningen steeds meer gemengd worden en ook toegang tot groen in de directe leefomgeving aanwezig is. Hierbij horen hogere dichtheden naarmate de OV bereikbaarheid beter is. (pag.41)*
- De thema's ten aanzien van vitale kernen: *belangrijke thema's zijn het creëren van ruimte voor doorstroming in de lokale woningmarkt (met name voor senioren en jongeren) en het ondersteunen van bestaande voorzieningen en werkgelegenheid. De ontwikkeling van deze kernen wordt gekoppeld aan andere opgaven zoals het verbeteren van groen, landschap, water, energie of werken. Ook binnen deze kernen is nabijheid een leidend principe (pag. 47).*
- Dat er afspraken in de regio gemaakt worden over gezond leven voor iedereen waaronder *volop ruimte komt voor zorg in relatie tot wonen (pag. 59)*

Er zijn nog wel een aantal aandachtspunten en/of zorgen t.a.v. gezond stedelijk leven:

- Het perspectief dat inwoners niet alleen wonen, werken en recreëren maar ook met elkaar een samenleving vormen, wordt gemist. Ruimtelijke keuzes hebben hier veel invloed op.
- Positief dat groen bij de voordeur begint en dat er aandacht is voor de bereikbaarheid van groene gebieden via wandel- en fietspaden. Maar bewegen en recreëren is meer dan alleen wandelen en fietsen. Is daar ruimte voor?
- Op sommige onderwerpen missen we – de mogelijkheden voor – innovatieve ideeën. Bijvoorbeeld als het gaat over vergrijzing zal er veel meer behoefte komen aan deur tot deur vervoer. Zij zijn niet gebaat bij betere fietsinfrastructuur en maar beperkt bij OV. Kunnen we daar op een innovatieve manier invulling aan geven? Hetzelfde geldt voor bouwopgaves voor specifieke groepen. Er is bijvoorbeeld behoefte aan een nieuwe oriëntatie op woonvormen tussen verpleeghuis en zelfstandige woning in. Is er voldoende ruimte voor innovatie en eigen initiatief? En wat is hierin de rol/positie van U16. Ervaring leert dat het samenspel tussen betrokkenen in de subregio vaak al complex genoeg is.

10. Nog steviger benadrukken dat de regio met een enorme mobiliteitsopgave te maken krijgt. Samenwerking met Rijk en in de regio is noodzakelijk om invulling te geven aan de mobiliteitsopgave. We kunnen als regio ons inzetten om automobiliteitsgroei te beperken door in te zetten op alternatieven, maar als het bovenregionale/landelijke verkeer blijft toenemen is het dweilen met de kraan open. Om bovenregionale en landelijke mobiliteitsgroei te kunnen inperken of tot 0 te reduceren is het Rijk nodig, dit kunnen we als regio niet oplossen.
11. Momenteel kent onze regio een groot contrast in de infrastructuur tussen stedelijk gebied en buitengebieden. In onze buitengebieden tref je regelmatig smalle plattelandswegen die door fietsers, landbouwverkeer en overige autoverkeer worden gebruikt. Het is onvermijdelijk dat op meerdere plekken in de regio ook de mobiliteit in de buitengebieden toeneemt. Er zijn investeringen nodig om deze wegen ook veilig te houden. Hier moeten zowel investeringen worden gedaan in fietspaden, auto-infrastructuur, als investeringen om ongewenst autoverkeer tegen te gaan.
12. De toenemende economische verwevenheid tussen stad en land wordt niet of nauwelijks belicht. Die economische verwevenheid is meer dan alleen: de ruimtelijke verweving, verweving van functies, de economische functie van de agrarische sector in het landelijk gebied of de versterking van de landschappelijke kwaliteiten. Een meer integrale benadering van de (economische) dynamiek tussen stad en platteland draagt bij aan een duurzamere vitaliteit voor verschillende doelgroepen. Dit zien wij al spontaan ontstaan ('landwinkels', horeca, zorgboerderijen, recreatie, zonnevelden, windmolens) maar wij zien het nog weinig terugkomen in samenhangend beleid. De integrale benadering zijn we allang gewend in de stedelijke context (wonen, winkels,

werken ov), maar we moeten dat in een sterk verstedelijkt gebied verbreden. Dus niet de agrarische sector in het buitengebied én de recreatie én de duurzaamheid én het wonen etc. Dit betekent wat ons betreft dat er meer naar de samenhang moet worden gekeken van de functies als wonen, groen/natuur, landbouw, energie, zorg en recreatie. Daarbij kan worden aangetekend dat de druk op de ruimte zowel binnenstedelijk als in het buitengebied groot is vanwege de schaarste daaraan, waardoor er vaker sprake zal zijn van een mix van functionaliteiten à liefst resulterend in een symbiose van functies, waarbij het zoeken naar een juiste balans de uitdaging is.

Aangenomen moties/amendementen Contour in gemeenteraad Houten:

- Motie 032-2020 REP U16, Groene schaalsprong
  - De raad heeft het college opgeroepen om aan te dringen op een groene schaalsprong met concrete doelen, waarin behoud en versterking van natuur ter hand wordt genomen in combinatie met de andere doelstellingen in het REP. Het IRP is concreter geworden t.a.v. groen en landschap. Het is duidelijk dat er een groene schaalsprong moet komen en er worden verschillende gebiedsopgaven geduid. Ook worden er hectares nieuwe natuur, recreatie genoemd. Zie onze opmerking in de brief over het toevoegen van uitbreiding gebied Nieuw Wulven in het IRP.
- Motie 036-2020 REP U16, Behouden en versterken agrarische sector
  - De raad heeft het college opgeroepen om zich in U16 verband sterk te maken om in de Contour en het IRP meer aandacht te besteden aan het behouden en versterken van de agrarische sector. De focus in het IRP ligt niet op agrariërs. Om tegemoet te komen aan de motie kan onder punt 7 op pagina 70 mag nog meer positieve aandacht naar de rol van agrariërs en dat wat zij al doen. Dit is op pagina 71 onder punt 3 goed verwoord.
- Motie 031-2020 REP U16, Automobiliteit
  - De raad heeft het college van Houten opgeroepen om zich hard te maken voor meer aandacht voor automobiliteit in de Contour (en dus het IRP, aangezien de Contour niet opnieuw is voorgelegd voor besluitvorming). Wij constateren dat er nog onvoldoende aandacht is voor de autobereikbaarheid. Zie onze opmerkingen in de brief, algemene opmerkingen en specifieke opmerkingen per pagina.

Specifieke opmerkingen per pagina:

p.	opmerking
9	Laatste alinea: totstandkoming in samenwerking. Ik mis hier degenen om wie het gaat de bewoners. Je kan dit ondervangen door de lokale visies (zoals de Ruimtelijke Koers) te benoemen en te benoemen dat deze met lokale participatie tot stand is gekomen. Suggestie: achter "….en meerdere lokale ruimtelijke strategieën" toe te voegen tussen haakjes 'al dan niet tot stand gekomen met lokale participatie'.
11	Zin "Het IRP is in dit kader een visie die allereerst de verschillende thema's integraal afweegt en daarbij tot stand komt vanuit lokaal draagvlak in de regio." Is een onduidelijk zin, wat wordt hier bedoeld? Herschrijven en duidelijker maken.
11	Door de focus op de RES (met horizon 2030) zie ik een risico dat de energie-opgave te klein wordt gemaakt. De opgave voor energie na 2030 is 5/6 van de totale opgave. Dat is meer dan substantieel! Het IRP moet hierop aangepast worden.
13	Het opgestelde beoordelingskader, is dit nog toegepast? Wat gaan we hiermee doen? Er is nog niet expliciet gemaakt wanneer dit zal worden toepast.

17	Laatste alinea, toevoegen van ruim 4.000 hectaren natuur en recreatiegebied. Waar gaan deze hectaren vandaan komen? Dit moet je ook expliciet maken. Landschap is een van de ruimteclaims, dat geldt dus ook voor bedrijvigheid, energie en wonen.
18	Ten aanzien van 2e zin: het hoofdweggennet en spoornet wordt beheerd door Rijk, dit maakt niet dat bijvoorbeeld het provinciale of lokale wegennet minder belangrijk is voor het functioneren van de regio in de zin van mobiliteit, dit dus toevoegen. Verder wordt gemist in deze paragraaf dat het mogelijk is slimme investeringen te doen (quick wins) waardoor bijvoorbeeld de situatie op het weggennet wordt verbeterd.
18	Einde eerste alinea: bovenregionaal verkeer. Meer benadrukken dat er geen ruimte is voor groei van bovenregionaal verkeer. Als regio kunnen we maximaal inzetten op stimuleren van fiets en openbaar vervoer, wij kunnen de groei van bovenregionaal verkeer niet beïnvloeden. Onze inspanningen hebben alleen effect als ook de bovenregionale stroom kan worden ingedamd. Daarom is samenwerking met het Rijk essentieel.
18	Een na laatste alinea over nabijheid: niet alleen versterken OV-verbindingen richting stedelijk gebied, ook versterken onderlinge relaties, zoals bijvoorbeeld IJsselstein-Nieuwegein-Houten. Dat geldt ook voor andere regionale verbindingen. Steviger formuleren dat er een grote schaalsprong in het openbaar vervoer nodig is om de gehele regio bereikbaar te krijgen. De focus ligt nu alleen op verbeteren van verbindingen naar Utrecht / het stedelijk gebied (o.a. het grote wiel en grote spaken, er zijn ook subwielen en subspaken).
18	Er ontbreekt aandacht voor de buitengebieden en kleine kernen. Het contrast tussen stedelijk gebied en buitengebieden in deze regio is groot. Ook het verschil in infrastructuur is groot. In de buitengebieden zijn niet overal vrij liggende fietspaden, zijn veel wegen niet geschikt voor grotere verkeersstromen. Bij groei van het regionale verkeer, moet ook rekening worden gehouden met investeringen in het buitengebied van de regio. Dit kunnen investeringen zijn om het buitengebied leefbaar te houden en verkeersgroei tegen te gaan of aanpassingen zodat groei van fiets- en autoverkeer in deze gebieden ook wordt gefaciliteerd.
18	Regionale groei van autoverkeer is niet te voorkomen. Als regio kunnen we een maximale inspanning leveren om dit beperkt te houden, toch moet de infrastructuur wel toereikend zijn om een verkeersgroei op te vangen. Hierbij moet vooral aandacht uitgaan naar het leefbaar/bereikbaar houden van woongebieden. Verkeerhinder op provinciale wegen en snelwegen is meer acceptabel.
18	Er ontbreekt aandacht voor positieve ervaringen van de coronacrisis. De hoeveelheid verkeer en OV-gebruikers is enorm afgenomen in het afgelopen jaar. Het zou mooi zijn al we als U16 werkgever in de regio, kunnen faciliteren/organiseren dat deze reizigers na de corona crisis in beperkte mate terug komen in de auto of openbaar vervoer in de spitsen.
19	Het rekensommetje aan de linkerkant van de pagina over de woningbehoefte en planbehoefte is niet duidelijk. Suggestie om dit visueel te maken via een figuur of anders uit te leggen.
19	Het is onduidelijkheid wat er wordt bedoeld met de termen ‘stedelijke woonmilieus’, ‘groenstedelijke woonmilieus’, ‘centrumstedelijke en hoogstedelijke woonmilieus’. Ook is het bijvoorbeeld niet duidelijk wat wordt bedoeld met dat in dorpse milieus behoefte is aan milieus die een stapje stedelijker zijn. Suggestie: leg uit wat voor woonmilieus dit zijn (en wat voor woningtypen / dichtheden) en laat dit zien met referenties.
19	Wat is “binnen de agglomeratie”? (linkerkant pagina onder kopje kwalitatieve opgave)

19	Toevoegen onder kopje Kwalitatieve opgave: met goede inrichting van openbare ruimte is gedrag beïnvloedbaar. Als voorbeeld het fietstransferium Houten. Vrijwel elke treinreiziger die per fiets naar station Houten gaat stalt zijn fiets in het transferium. De inrichting van het transferium met directe toegang tot de perrons nodigt hiertoe uit. Om fietsen en gebruik openbaar vervoer aantrekkelijker te maken is een visie op goede inrichting nodig.
21	Onduidelijk is waarom de 1,8 TWh wordt gerelateerd aan de behoefte in 2050. Dit wordt niet toegelicht. Ook kan hier ruimte zijn om te benoemen dat de rendementen van bijvoorbeeld PV panelen ieder jaar verbeteren.
27	In de Perspectiefkaart moeten de volgende punten worden aangepast: • De mogelijke ontwikkeling Noordwest is te ver naar beneden doorgetrokken (Rondeel en Meerpaal geen onderdeel, zie kaartmateriaal Ruimtelijke Koers Houten). Daarnaast wordt de Utrechtseweg verlegd en is de bedoeling dat er woningbouw komt op deel van kassencomplex. Svp corrigeren. • We begrijpen dat dit een conceptueel plaatje is, maar er moeten geen onjuistheden op staan. Dat leidt tot onnodige verwarring en discussies. Oranje vlekken staan voor nieuwe woningbouw. Er staan hier veel oranje vlekken die niet kloppen. Er is zelfs sprake van uitleg ten zuiden van de bestaande kern! Graag alle oranje en rode vlekken verwijderen behalve: centrum, Molenzoom, Koppeling en Noordwest (Doornkade en omgeving). Weg moeten dus o.a. oranje gebieden in bestaande wijken, oranje ten zuiden van Houten-Zuid, Houten-West. Daarnaast valt op dat in de kaart het kassengebied nog is ingetekend, dat gaat met mogelijke realisatie Noordwest verdwijnen, hier komt deels woningbouw en deels landschap. Ook wordt de Utrechtseweg een beetje verlegd. • Zie algemene opmerking in de brief met betrekking tot Houten-Oost en Noordwest.
29	Ook hier wordt bij perspectief 2 gemist dat er t.a.v. het wegennet quick wins mogelijk zijn waardoor de situatie op het weggennet wordt verbeterd en gebiedsontwikkeling op locaties mogelijk wordt.
29	Eerst 6 perspectieven en vervolgens redeneerlijnen, advies is om terughoudend te zijn in het introduceren van te veel termen die duidelijk moeten maken wat de ruimtelijke toekomstvisie is. Voorstel is deze te integreren (perspectieven en redeneerlijnen).
29	Vijfde alinea: "…is de groei van de landschappelijke kwaliteit met het groene en blauwe netwerk voor natuur en recreatie randvoorwaardelijk…". Prima uitgangspunt, maar hoe wordt dat geborgd/hard gemaakt?
29	In perspectief 1 wordt benoemd dat woon- en werklocaties natuurinclusief moeten zijn en uitnodigen tot gezond gedrag en gezonde mobiliteit. Ik mis energie en circulariteit in dit rijtje.
29	Perspectief 2: hier mist het bovenregionale verkeer. Toevoegen dat het bovenregionale verkeer niet is toegenomen, of zelfs is afgenomen. Dat net als voor regionale verplaatsingen ook bovenregionaal de fiets en OV meer wordt gebruikt
29	Perspectief 2: op basis van deze tekst lijkt het alsof het aantal verplaatsingen toeneemt. Hier ook benoemen dat de lessen van de coronacrisis worden gebruikt om thuiswerken, andere tijdstippen reizen meer wordt gestimuleerd om hiermee de verkeersdruk in de spitsen minder te laten groeien of af te laten nemen.
29	Perspectief 2: niet alleen het reisgedrag van de bewoners van de vele nieuwe bewoners verandert structureel. De impuls in het openbaar vervoer en het fietsen moet er aan bijdragen dat er in de hele regio meer mogelijkheden zijn voor schonere verplaatsingen.

29-31	Doorstroming op de woningmarkt is hardnekkig vraagstuk en er is veel druk/concurrentie van kwetsbare doelgroepen die zijn aangewezen op betaalde (sociale huur)woningen. En 1-gezinswoningen zullen waarschijnlijk te duur zijn voor doorstromers. Hoe de gedeelde verantwoordelijkheid van sociale en kwetsbare doelgroepen realiseren?
31	Huishoudensverdunning speelt niet alleen in kleine kernen.
31	Perspectief 5: ook bereikbaarheid en leefbaarheid is een aandachtspunt voor de kleine kernen. Als de mobiliteit in de regio toeneemt zal dit ook in de kleine kernen toenemen. De infrastructuur (fiets en auto) in en om kleine kernen is nu vaak nog niet geschikt als verbinders naar het meer stedelijk gebied en tussen de kleinere en grotere kernen.
34	Goed om deze kaarten op te nemen. Ik snap alleen niet de positie in het rapport. Hoe sluit het aan op de teksten daarboven, die gingen over een aantal perspectieven.
35	Redeneerlijn 1: helemaal mee eens en mooi opgeschreven in hoofdlijnen op zo'n manier dat iedereen het daar mee eens is. Nu graag uitwerken, harde borging van de keuzes die horen bij dit principe en uitwerking hoe dit verder gerealiseerd gaat worden. Veel andere ontwikkelingen hebben in de basis vaak een negatieve impact op natuur en landschap. Bijv. verlies hectares natuur/landschap, negatieve invloeden op flora & fauna. Hoe ga je hard maken dat deze negatieve zaken beperkt worden/teniet gedaan worden en dat natuur/landschap en recreatiegebied gaat groeien in oppervlakte en kwaliteit? Naast een stevige ruimtelijke opgave (aantal hectares) is het denk ik vooral hoe ga je het regelen qua procedures/instrumenten en waar haal je het geld vandaan.
35	Wat betekent een duurzaam economisch perspectief bieden? "Toekomstbestendige landbouw, waarbij een duurzaam economisch perspectief wordt geboden aan de agrarische sector en waar deze sector ook een belangrijke beheerder van het waardevolle landschap is."
40	Schets wiel met spaken. Houten ziet graag een (sub)buitenwiel opgenomen. Met rechtstreekse verbindingen tussen IJsselstein-Nieuwegein-Houten en Houten-Bunnik-USP.
40	Onduidelijk waarom deze kaarten op deze plek staan. Ze lijken overigens niet te kloppen omdat er in de bestaande situatie gebieden rood zijn ingekleurd waar nu geen woningen staan (Bunnik Zuid en Odijk West). Zie ten aanzien van onderste kaartje wat betreft Houten Noordwest W en Houten Oost de algemene opmerking.
41	"Beperken groei autoverkeer" Dit kan geen doel op zich zijn, daarnaast is de beschrijving hier ook wat 'beperkt toekomstgericht' en gaat deze uit van de auto die vervuilend is en alleen maar overlast veroorzaakt. De auto heeft ook veel voordelen. Er wordt hier ook verwacht dat ingegaan wordt op de ontwikkeling van schone automobiliteit en autonome vormen van (automobiliteit) vervoer. Deze innovaties kunnen een groot deel van de negatieve aspecten waar deze eerste alinea van deze paragraaf naar toe is geschreven wegnemen.
41	Eerste alinea: mobiliteit kan maar deels door de regio beïnvloed worden. Daarom hier de link leggen dat samenwerking met Rijk essentieel /noodzaak is om gezamenlijk te komen tot visie op mobiliteit. Urgentie duidelijker naar voren laten komen. Als de druk op het wegennet en spoor blijft toenemen dan krijgt deze regio niet alleen een groot bereikbaarheidsprobleem maar komt ook de leefbaarheid onder druk te staan. Voor het totale mobiliteitssysteem moet met het Rijk worden opgetrokken, nu staat dit alleen bij het openbaar vervoer benoemd. Dit moet worden toegevoegd.

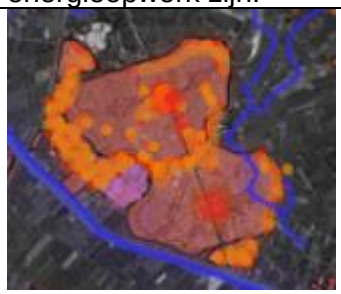
41	Er mist een paragraaf fiets. Om een schaalsprong fiets te kunnen maken zijn grote investeringen nodig. Het verbeteren van bestaande fietsroutes kan de regio, gemeenten en provincie gezamenlijk uitvoeren. Voor bovenregionale fietsroutes en het slechten van barrières zoals rivieren, kanalen en rijkswegen is samenwerking met het Rijk nodig. Relatie leggen met nationaal toekomstbeeld fiets.
41	Beperken groei autoverkeer: hier benoemen dat voor bereikbaarheid en leefbaarheid wel investeringen nodig zijn. Zoals verleggen rondwegen/provinciale wegen of maken van extra aansluitingen op provinciale/rijkswegen om toename van verkeersdruk in het stedelijk gebied zoveel mogelijk te voorkomen.
41	Schaalsprong OV: ook hier toevoegen dat de verbindingen tussen minder stedelijke kernen versterkt moet worden. En dat de ov bereikbaarheid van kleine kernen moet blijven bestaan. Verder moet er naast de verbetering van het OV ook extra aandacht komen voor de last mile verplaatsingen. We willen in een inclusieve samenleving zijn, waarin het reizen met OV ook mogelijk blijft voor de minder valide reiziger en de oudere reiziger.
43	Adaptieve aanpak; 2e alinea. Het woord *als* weglaten. Dan wordt de zin*: Verstedelijking in combinatie met regionale en landelijke ontwikkelingen in mobiliteitsgedrag leidt er toe dat automobiliteit.....* Het is geen vraag maar een feit dat er ondanks alle maatregelen die we treffen om fiets en openbaar vervoer te stimuleren er ook plekken in de regio zijn waar autoverkeer gaat toenemen.
43	Waarom wordt in de 2e alinea gesproken over financiering? Deze zin laten vervallen en meer algemeen voor investeringen in mobiliteit opnemen, niet alleen gerelateerd aan autoverkeer.
43	Keuze 2: niet alleen ingrepen in het mobiliteitssysteem. Ook het voorkomen van verplaatsingen in de spits is een keuze waar we als regio aandacht aan moeten besteden.
43	Ik mis nog een alinea over inrichting openbare ruimte irt mobiliteit. Met goede en slimme keuzes in de inrichting van de openbare ruimte kunnen gewenst gedrag tav mobiliteit gestimuleerd worden.
43	Hier moet aan toegevoegd worden de (sub)spaak IJsselstein-Nieuwegein-Houten-Bunnik-USP.
43	“Op de corridor Woerden – Utrecht – Houten is de infrastructuur al op orde.” Hier aan toevoegen dat de frequentie van sprinters wordt verhoogd.
45	T.a.v betaald parkeren en beprijzing als mechanisme vinden wij dat deze instrumenten geen doel op zich zijn. Daarnaast ligt deze keuze nu niet voor wat ons betreft. Wij zien tenslotte veel meer in het aantrekkelijk maken van openbaar vervoer, deelgebruik stimuleren van auto’s en de juiste locaties kiezen voor woningbouw (nabij knooppunten).
45	Eerste alinea: investeringen in fiets verbindingen als aparte bullet opnemen.
45	Eerste alinea 2e bullet. Hier toevoegen dat we beginnen met onszelf als U16 en grote werkgever in de regio.
45	Eerste alinea 1e bullet: toevoegen fiets en openbaar vervoer, tweede en derde bullets laten staan en als 4e bullet parkeerbeleid.
45	In het IRP staat de oprit Limesbaan A12 opgenomen, dit moet worden vervangen door op- en afrit Limesbaan A12 richting Arnhem. Dit is noodzakelijk voor het mogelijk maken van woningbouw in Houten en Bunnik, ook ligt er al een bestuurlijke overeenkomst dat de Limesbaan een volledige aansluiting op de A12 krijgt.
45	Toevoegen ambities ten aanzien van fiets(infrastructuur) met daarin een opsomming van grote fietsinfrastructuur investeringen zoals een fietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal bij Schalkwijk om de fietsverbinding Vijfheerenlanden-Houten-USP mogelijk te maken.

45	Punt 2: deze alinea is niet duidelijk. Ook is hier sprake van vooringenomen standpunten: waarom zou een bypass op gespannen voet staan met de kwaliteit van leven? Dit is helemaal afhankelijk van hoe deze bypass er in de praktijk bij komt te liggen. Graag verduidelijken. Het lijkt me het meest verstandig om onderzoeksvragen te formuleren ipv al dergelijke uitspraken te doen.
45	Keuze laatste alinea's: het woord of vervangen door EN. Eventueel toevoegen dat het streven is om zo beperkt als mogelijk is nieuwe infrastructuur toe te voegen. Eigenlijk is het geen keuze, moeten we als regio alles uit de kast halen om in 2040 een goed woon- en leefklimaat te kunnen creëren. Nogmaals benoemen dat daarom zowel landelijke samenwerking als regionale samenwerking zeker op gebied van mobiliteit essentieel is. Voor Houten is dit een belangrijk punt.
45	Afbeelding: ook hier de spaken /subring tonen. Buslijn als Houten-Nieuwegein-IJsselstein, Houten-Vijfheerenlanden, Houten-Bunnik- USP opnemen
47	(redeneerlijn 3 over vitale kernen): Creëren van ruimte voor doorstroming in lokale woningmarkt (met name jongeren en senioren) is niet mogelijk zonder wetswijziging omdat de huidige Huisvestingswet uitgaat van het principe van vrije vestiging. Bij nieuwbouw van sociale huurwoningen zijn er mogelijkheden voor voorrang voor lokale woningzoekenden. Beseft moet worden dat de inkomenseisen bij sociale huur zodanig zijn dat veel woningzoekenden daarvoor niet in aanmerking komen. Wat betekent deze zin: "*Bouwen voor eigen woningbehoefte is voor iedere gemeente mogelijk, zolang dit past binnen overige randvoorwaarden, met name rond groen en landschap en mobiliteit, waarbij afstemming met het provinciaal beleid belangrijk is" ?*
47	In het gedeelte over vitale kernen lijkt dat er angst bestaat dat er meer gebouwd wordt dan de (lokale) behoefte. Waar komt die angst vandaan en waarom hier zo nadrukkelijk stellen dat het geen gevolgen mag hebben voor mobiliteitsvraagstukken?
47	Voor kleine en middelgrote kernen in de regio moet er gebouwd worden voor de lokale behoefte, maar er mag vervolgens geen verdere belasting van het wegennet optreden. Daarmee zet je de ontwikkeling van deze kernen juist op slot. Of er moet heel duidelijk worden aangegeven en invulling worden gegeven aan wat het alternatief is.
50	Houten is onderdeel van de centrale as. Op de kaart op pagina 50 is niet de mogelijke ontwikkeling van Noordwest ingetekend, inclusief de landschappelijke verbeteringen en de door te ontwikkelen (openbaar)vervoerslijnen naar Nieuwegein (lijn 48) en Utrecht (subwiel). Dit moet worden toegevoegd.
51	Bij Groot Merwede moet Houten-Noordwest worden toegevoegd.
53	Er worden af en toe nieuwe termen of namen geïntroduceerd: wat is de waterlinielijn?
53	Dit is voor ons een belangrijk uitgangspunt: "Bij het ontwerp van de A12 zone is het een voorwaarde dat deze mogelijke toekomstige weg de leefkwaliteit in het gebied niet mag verslechteren."
53 + 61	De opmerking dat voor Lage Weide en Werkspoor in Utrecht specifiek gekozen wordt om de werklocaties niet te mengen met woningbouw "deels om innovatieve werkmilieus te beschermen tegen verdringende effecten die menging met woningbouw met zich meebrengen" zou ook voor andere gebieden op kunnen gaan en is hiermee een ongewenste doelredenatie.
54	Zie eerdere opmerking bij de schets, Rondeel en Meerpaal zijn nog geen onderdeel van de Ruimtelijke Koers Houten.
54	Schets: de volledige aansluiting van de Limesbaan op de A12 ontbreekt. Graag toevoegen. Voor Houten is dit een belangrijk punt.

55	Houten is inderdaad goed bereikbaar met de trein vanuit Utrecht en Den Bosch. Maar de busverbindingen kunnen beter, naar Nieuwegein, Vijfheerenlanden en Bunnik. Dit moet ook worden opgenomen! Ook vanuit het Wiel met spaken wordt nu te veel geredeneerd vanuit het hoofdwiel en de hoofdspaken dit terwijl er ook subwielen of -spaken zijn. Dit moet worden toegevoegd! Dit moet ook worden toegevoegd bij de deelgebieden. Voor Houten een belangrijk punt.
55	Een na laatste zin de woonmilieus moeten aansluiten bij het mobiliteitsprofiel van de plek. Graag de woorden: “zoveel mogelijk” toevoegen. Er kunnen andere overwegingen dan mobiliteit zijn om ook andere type woonmilieus in de station omgeving te creëren.
57	Laatste zin introductiealinea is vaag: “Toch is er ook in dit geval nog wel iets nodig.” Wat staat hier?
57	Uitspraak t.a.v. Bunnik Zuid klopt niet: “Voor deze plek geldt, net als voor de eerder genoemde groeiambities van middelgrote kernen, dat het niet logisch is om het wegennet uit te breiden voor deze ontwikkeling en dat we, in afstemming met de andere gemeenten in de Kromme Rijn streek, komen tot een visie op de mobiliteitsontwikkeling die de autostromen in de spits beperkt.” Een nieuwe ontwikkeling op een dergelijke plek met het toevoegen van een substantieel aantal woningen vraagt per definitie om aanpassingen en heroverwegingen van het weggenet. Daarom graag aanpassen of anders formuleren.
57	In de categorisering van het REP valt Houten-Oost in de redeneerlijn 6. Graag in overleg met ons een tekst opstellen. Zie ook de opmerking in de brief ten aanzien van Houten Noordwest en Oost.
59	Houten Noordwest wordt hier genoemd als voorbeeld voor gemengd woon-werk milieu. Dit komt in een ander daglicht te staan nu de RK op dit punt is aangehouden. Hier graag ook rekening houden met het algemene opmerking in de brief ten aanzien van Houten Noordwest.
59	Gaat het hier bijvoorbeeld ook over de doelgroep ambulantisering?
59	Is er ruimte voor innovatieve keuzes; het ademt ‘wij zorgen voor…..’ wie is hier wij?
60	De Doornkade is hier weergegeven als een plek om te revitaliseren. Dit is **niet** wat de Ruimtelijke Koers voor heeft gesteld. Houten wil de Doornkade transformeren naar een gemengde woon-werk locatie. Zoals eerder gezegd onder voorbehoud omdat de raad ons de opdracht heeft gegeven nader onderzoek te doen. Graag de Doornkade markeren als transformatielocatie. Hier graag ook rekening houden met het algemene opmerking in de brief ten aanzien van Houten Noordwest. Daarnaast graag de Koppeling, nu gemarkeerd als ‘behouden’ veranderen naar transformeren. Ook dit gebied wordt getransformeerd tot wonen-werken. Over dit gebied heeft de raad een voorgenomen besluit genomen op 21 januari jl. Daarnaast staat er geen bron benoemd bij dit kaartje, waar komt dit vandaan?
61	En hoe (en door wie?) gaat de vervolgstrategie (p.61) verder uitgewerkt worden?
65	[taalkundig dingetje:] In eerste zin staat CO-uitstoot in plaats van CO2-uitstoot. Verderop in tekst staat de 2 van CO2 niet in subscript.
65	[stijlkundig dingetje:] In de opsomming van doelen van het klimaatakkoord staat het RES-bod van de U16 er ineens tussen. Logischer om het in die opsomming bij de nationale doelstellingen te houden. RES-bod U16 kan later in de tekst.
65	[taalkundig dingetje:] Deze zin loopt niet: Uiterlijk 1 juli 2021 wordt de uitwerking in de vorm van een door de parlementen vastgestelde de RES 1.0
65	De focus van de tekst zit volledig op elektriciteit. Er is ook een opgave voor warmte. Zo is 1 van de uitgangspunten voor de RES dat we maximaal inzetten op energiebesparing. Die mis ik bij de leidende principes.

65	Er spreekt uit de tekst ook een grote focus op de opgave tot 2030, terwijl de tijdshorizon voor het IRP 2040 is. Een concreet voorbeeld is de tekst bij principe 4 over de ruimte op het huidige netwerk. Richting 2040 zal het netwerk echt aangepast moeten worden om de resterende opgave een plek te kunnen geven.
65	[taalkundig dingetje:] Bij principe 6 staat er een ‘a’ te veel in eigenaarschap.
65	Met name zonneparken kosten enorm veel ruimte in het landelijke gebied, zijn landschappelijk vaak slecht in te passen en hebben daardoor een stevige impact op de kwaliteit van het landschap . Deze gebieden worden recreatief minder aantrekkelijk en over de invloed van zonneparken op soorten/natuurwaarden is nog weinig bekend.
66	Weer een plaatje die niet echt op zijn plek is. Je zou een plaatje over energie verwachten omdat het over energie ging in de tekst.
67 e.v.	Bij de thematische verdieping verwachten wij concreter (a.d.h.v. lijstjes of iets dergelijks) hoe de verdere opgaven of onderzoeksvragen invulling gaan krijgen. Er is sprake van een beschrijving wat er allemaal speelt op een thema maar daar blijft het bij. Indien we willen dat deze visie een vervolg krijgt is het perspectief de plek om deze vervolgstappen weer te geven.
67	2.3 thematische verdieping. Per deelgebied wordt mooi aangeven aan hoeveel extra ha behoefte is voor landschap, groen en recreatie. Maar waar nu wel echt keuzes over gemaakt moeten worden is de vraag waar deze hectares vandaan gaan komen. Net als de hectares van de behoeftes uit de andere pijlers. Hier moet men nu eindelijk in durven te gaan kiezen. Moet het grotendeels van het agrarische areaal komen? Wees daar dan duidelijk in. Als alle gewenste hectares niet overeenstemmen met de hectares die vrij kunnen komen, dan voor sommige thema’s meer keuzes maken in verhogen kwaliteit dan vergroten oppervlakte.
67	“gebiedsopgaven die bij de redeneerlijn werden benoemd.” Hiermee bedoelen jullie de eerste redeneerlijn “REDENEERLIJN 1: DE UTRECHTSE TROTS ALS BASIS”. Even letterlijk benoemen dat hier wordt verwezen naar de eerste redeneerlijn.
69	In de beschrijving van dit gebied mist de Kromme Rijn als een groene long. Houten en Bunnik willen van het tussenliggende gebied een landschapspark maken voor inwoners uit hun gemeenten en de regio. Natuur (biodiversiteit) en recreatie. Zie hiervoor ook de Ruimtelijke Koers. Graag ontwikkeling van landschapspark noemen, en vermelden van terugbrengen oude loop van de Kromme Rijn. In de Ruimtelijke Koers rekenen we met ongeveer 30 ha alleen al voor het deel Houten-Oost.
73	Thema mobiliteit, het kan toch niet zo zijn dat een samenwerkende regio geen inhoudelijke verdieping opneemt t.a.v. dit thema. Het kan zijn dat dit vooral op andere tafels wordt opgepakt en verder onderzocht, maar hier in een ruimtelijk document helemaal niets over opnemen in deze paragaaf lijkt Houten niet de bedoeling. Invulling geven aan dit thema. Hierin de vorm van regionale/landelijke samenwerking beschrijven en visie op mobiliteit in 2040 toevoegen. Detailuitwerkingen op deelgebiedniveau kunnen in hoofdstuk 3. Wel keuzes voorafgaand hieraan en wat nodig is om een goed bereikbare regio te houden hier beschrijven. Mobiliteit is niet alleen een belangrijk onderwerp vanwege bereikbaarheid maar ook voor leefbaarheid. Beschrijven welke onderzoeken in het kader van U Ned nodig zijn en waarom.
73	voor de fiets- en OV investeringen geldt dat deze in alle deelgebieden noodzakelijk zijn ongeacht waar in de regio woningbouw plaats vindt. Het lijkt daarom logische om alle noodzakelijke investeringen in fiets en OV overkoepelend te noemen. Investeringen in de hele regio zijn nodig om de mobiliteitsopgave beheersbaarder te krijgen.

75	Minder faciliteren van de auto is op zich logisch in stedelijke gebieden. Mis alternatieven voor deur tot deur mobiliteit waar een groeiende groep op is aangewezen.
75	De aanwezigheid van snelwegen (o.a. de A12 zone) heeft invloed op de ontwikkelmogelijkheden en/of evt. aanpassingen. Hier gaat het IRP niet op in. Wij hebben daar in Houten nu ook ervaring mee. Noordwest is als ontwikkelgebied aangehouden voor nader onderzoek omdat de raad wil dat het college onderzoekt of een ontwikkeling kan plaatsvinden op 300 m afstand van de snelweg (omdat de GGD dit heeft geadviseerd).
75	In de verdieping op wonen ontbreekt het perspectief van de inwoners – gezond stedelijk leven betekent niet alleen voldoende woningen voor verschillende doelgroepen maar bijvoorbeeld ook een inrichting die ervoor zorgt dat inwoners fijn met elkaar kunnen samenleven.
77	Bedrijventerreinen waar we mengen met niet-woonfuncties. Welke niet-woonfuncties worden er hier bedoeld? In het voorbeeld worden alleen economische functies aangehaald.
77	Transformatie en mengmilieus: in relatie tot de opmerking over innovatieve werkmilieus (p. 53 en 61) staan deze tegenover elkaar: innovatieve werkmilieus kunnen niet mengen en dus niet vestigen op transformatielocaties. In combinatie met het OV knooppunt Houten is dit een ernstige inperking op de ontwikkelmogelijkheden. Ook op transformatielocaties is ruimte voor innovatieve bedrijven/milieus.
78	Kaartje van USP en USP gerelateerd: Houten is niet opgenomen als mogelijke vestigingsplaats voor productieactiviteiten gelieerd aan het USP. Dit bieden wij wel.
80	De Doornkade is hier weergegeven als een plek om te revitaliseren. Dit is **niet** wat de Ruimtelijke Koers voor heeft gesteld. Houten wil de Doornkade transformeren naar een gemengde woon-werk locatie. Zoals eerder gezegd onder voorbehoud omdat de raad ons de opdracht heeft gegeven nader onderzoek te doen. Graag de Doornkade markeren als transformatielocatie. Zie de algemene opmerking ten aanzien van Noordwest in de brief. Daarnaast graag de Koppeling, nu gemarkeerd als ‘behouden’ veranderen naar transformeren. Ook dit gebied wordt getransformeerd tot wonen-werken. Over dit gebied heeft de raad een voorgenomen besluit genomen op 21 januari jl. Daarnaast: is het nodig om deze kaart twee keer op te nemen?
81	Wat is het regionaal uitgifteprotecol? Bestaat dit al of gaan we dit ontwikkelen?
83	Het verder intensiveren en verdichten van bedrijventerreinen in Houten, die overigens al redelijk intensief bebouwd blijken, betekent ook een directe oplossingsvraagstuk voor mobiliteit. Bovendien schept een betere bereikbaarheid omgekeerd ook extra ruimte dat nu door parkeervlakken wordt ingenomen. Zoals eerder aangegeven ontbreekt hier de verbinding Vianen, Nieuwegein, IJsselstein. (de aloude Oost Tangent). Met het mobiliteitsnetwerk wordt hier slechts gedeeltelijk op ingesprongen.
85	Concentratie van winkels past niet helemaal bij ‘nabijheid van voorzieningen’
85	Perifere concentraties: hier wordt de “Steehouder Woongroep” genoemd. Dit moet uiteraard Winkelcentrum De Maat zijn.
85	“bij leegstand de winkelbestemming te verwijderen”. Hoewel deze bedoeling conform onze eigen Retailagenda is, blijkt dat het verwijderen van een bestemming Planschadegevoelig is, met bijbehorende financiële compensatieregeling. Komt er vanuit het IRP hier een regeling voor (OMU?). Anders blijft er veel verborgen hangen.
87	Hier staat CO in plaats van CO2 (in subscript).
87	[taalkundig dingetje:] In deze zin staat ‘hun’ dubbel: inwoners en bedrijven over de verduurzaming van hun onder andere hun huis en bedrijf

87	Door de focus op de RES (met horizon 2030) zie ik een risico dat de energie-opgave te klein wordt gemaakt. De opgave voor energie na 2030 is 5/6 van de totale opgave. Dat is meer dan substantieel!
88/89	Advies om paragrafen ‘Opgave na 2030’ en ‘Warmte’ om te draaien. De opgave na 2030 geldt ook voor warmte.
89	[taalkundig dingetje:] in de eerste alinea staat ‘welke tempo’. Dit moet ‘welk tempo’ zijn.
90	De bolletjes voor windmolens en zonnevelden in Houten staan vrijwel allemaal verkeerd! Graag contact over opnemen om juiste plekken op te nemen.
90	Op deze kaart zijn harde planlocaties te zien. Dit suggereert dat alle stippen ‘plannen’ zijn. Een deel is echter al gerealiseerd, zoals het eerste windpark van Houten. Suggestie: maak een visueel verschil tussen gerealiseerde projecten en de planlocaties.
91	[taalkundig dingetje:] Diverse keren staat de 2 van CO2 niet in subscript.
91	[taalkundig dingetje:] Werkwoordvervoeging in deze zin klopt niet: De nationale doelstellingen op CO2 reductie heeft een doorwerking op alle pijlers.
91	[stijlkundig dingetje:] alleen eerste woord hoeft onderstreept te zijn in derde alinea.
91	Bij ‘wonen’ wordt alleen gesproken over elektriciteitsopwek. Dit moet m.i. energieopwerk zijn.
93	 Oranje vlekken staan voor nieuwe woningbouw. Er staan hier veel oranje vlekken die niet kloppen. Er is zelfs sprake van uitleg ten zuiden van de bestaande kern? Graag alle oranje en rode vlekken verwijderen behalve: centrum, Molenzoom, Koppeling en Noordwest (Doornkade en omgeving). Weg moeten dus o.a. oranje gebieden in bestaande wijken, oranje ten zuiden van Houten-Zuid, Houten-West. Daarnaast valt op dat in de kaart het kassengebied nog is ingetekend, dat gaat met realisatie Noordwest verdwijnen, hier komt deels woningbouw en deels landschap. Ook wordt de Utrechtseweg een beetje verlegd. Zie ook algemene opmerking t.a.v. Houten-Oost en Noordwest in de brief. Wij moeten nog afspraken maken op welke manier Houten-Oost in dergelijk kaartbeeld kan worden opgenomen. Jullie kunnen met ons contact opnemen.
101-103	Ik mis het thema energie.
101 en verder	Zie algemene opmerking. Wat ons betreft moet er nog een flinke slag gemaakt worden met de deelgebieden.
101	Bij de uitwerking van dit deelgebied (en de andere deelgebieden) meer aandacht voor specifieke behoeftes recreatie en natuurwaarden. Dit gaat niet altijd goed samen. Een recreatieve verbinding is niet automatisch ook een ecologische verbinding. Dat gaat vaak niet goed samen. Dus bij invulling landelijke gebied, groene scheggen e.d. duidelijke keuzes maken. Waar ligt de nadruk op recreatie en waar op natuurbehoud/-ontwikkeling.

101	Randvoorwaardelijk voor Houten en Bunnik zijn ook ingrepen aan de weginfrastructuur, fietsinfrastructuur en openbaar vervoernetwerk. Dit is niet altijd alleen maar nieuwe infrastructuur, maar ook aanpassingen aan bestaande infrastructuur (kruisingen, verdubbelingen). Dit moet onderdeel worden van de lopende tekst: "*Tegelijkertijd is het voor deze woon- enwerklocaties eveneens voorwaardelijk dat de mobiliteit verbeterd wordt. Hiervoor zijn ingrepen nodig aan het spoor en de stations van Lunetten-Koningsweg en Bunnik*." Verder hier ook benoemen dat investeringen in fietsinfastructuur (oa fietstunnel onder de Staart, fietsbrug Amsterdam Rijnkanaal, verbreding huidige fietspaden) nodig zijn, een frequentieverhoging van de spirnter Houten-Utrecht-Woerden. Buslijnen naar Nieuwegein-Ijsselstein, Vijfheerenlanden, Bunnik-USP en dat ook de kleine kernen met openbaar vervoer bereikbaar moeten blijven. Verder capaciteitsuitbredingen fietstransferia. De link leggen naar de mobiliteitsinvesteringen die in de Ruimtelijke Koers worden beschreven.
103	Zin loopt niet door: "Veenendaal - Doorn – Driebergen-Zeist – Utrecht (bestaand snelfietsroute project) waarbij met name een knelpunt resteert in de kern van Doorn, alwaar een lange fietstunnel"
103	Aan fietsverbindingen toevoegen: fietsverbinding Houten met Culemborg. Culemborg is ook een knooppuntlocatie. Veel kinderen in Houten gaan naar school in Culemborg. Potentie voor woon-werk verkeer tussen Culemborg, Houten en Utrecht. Daarnaast een belangrijke recreatieve route. Verder ontbreekt: • Fietsverbinding Vijfheerenlanden-Houten-USP, met een fietsbrug over het Amsterdam Rijnkanaal en de Lek • Fietsverbinding Nieuwegein- Houten Castellum (met overstap op trein richting Zuiden) • Fietsverbinding Houten-Nieuwegein- IJsselstein
103	Hier moet worden opgenomen dat er voor verstedelijking in dit gebied een aantal maatregelen voor de autobereikbaarheid genomen moet worden voor verstedelijking in Houten. Dit betreft aanpassingen aan bestaande infrastructuur en nieuwe infrastructuur. Belangrijke maatregel is bijvoorbeeld het volledig maken van de aansluiting Houten-A12. Deze opmerking valt in de categorie: beargumenteerd bezwaar en is dus voor Houten van groot belang om in te kunnen stemmen met het IRP. Indien sprake zou zijn van een onderzoek naar by-pass kunnen deze maatregelen mogelijk samenvloeien. In het kader van de Ruimtelijke Koers Houten (waarbij Noordwest is opgenomen als gebied) is op pagina 85 concreet opgenomen welke maatregelen er mbt mobiliteit nodig zijn. In andere deelgebieden zijn ook automobiliteitsmaatregelen opgenomen, zoals op pagina 115 ('uitvoeren verbeteringen N201, onderzoek Oostelijke randweg Woerden (omlegging N212) etc.)
103	T.a.v. Openbaar vervoer: Toevoegen busverbindingen naar: • Houten-Nieuwegein-IJsselstein, • Houten -Utrecht, • Houten-USP, • Houten –Odijk-zeist, • Houten-Bunnik-USP, • Houten-Nieuwgein-Vijfheerenlanden. Toevoegen: Behoud van openbaar vervoer naar de kleine kernen. Vergroten capaciteit fietstransferium Houten. En ook aandacht voor de lastmile verplaatsingen.

	Bij versterking busverbinding Utrecht-Gorinchem–Breda verkennen of een multimodale Hub tussen de afrit Houten en de Utrechtseweg (bij woningbouw Noordwest) haalbaar is.
103	T.a.v. werken in Houten graag deze zin aanpassen: "*Behoud bedrijventerreinen Houten*" > "Behoud en intensivering bedrijventerreinnen en ontwikkelen gemengde woon-werk gebieden Houten"
103	5e bullet: ook toevoegen aanpassingen bestaande infrastructuur, aanpassingen kruispunten, kleine capaciteitstoevoegingen op de rondweg, aanpassingen bij inprikkers naar bestaande woonwijken.
105	De eerste kaart klopt niet. Dit is niet het bestaande beeld. Zo staan hier Odijk-West, Bunnik-Zuid en Noordwest ingetekend. Graag aanpassen.
105	Ontwikkeling in Houten-Noordwest terugbrengen, de woningbouwontwikkeling loopt niet zo zuidelijk door van Noordwest. Kijk nog eens goed naar de Ruimtelijke Koers. Zie algemene opmerking in de brief tav Houten Noordwest en Oost.
125	Onder het kopje Stedelijke Ontwikkeling mag ook Houten-Noordwest genoemd worden. Deze integrale gebiedsontwikkeling maakt immers onderdeel uit van de A12-zone ontwikkeling. Rond Noordwest wil Houten het landschap verbeteren, rond Fort het Hemeltje en Laagraven Oost bijvoorbeeld. Dat past goed op de ambities in de A12-zone.
126	Neem in de schetsverbeelding voor het perspectief op de centrale as ook de ontwikkeling van Houten-Noordwest mee: landschap, mobiliteit en woningbouwontwikkeling (transformatie). Dit is onderdeel van de A12-zone ontwikkeling!
127	Neem in de schetsverbeelding voor het perspectief op de centrale as ook de ontwikkeling van Houten-Noordwest mee: landschap, mobiliteit en woningbouwontwikkeling (transformatie).
128	In de bestaande schets is het kassengebied ten noorden van de Doornkade al ingekleurd met woningbouw en landschap. Dat is niet juist. Maak het contrast scherper met de toekomstverbeelding door hier het kassengebied te laten zien. Verder ontbreekt de volledige aansluiting op de A12 bij de Limesbaan, graag aanpassen.
129	Hier is de omlegging van de Utrechsteweg niet ingetekend. Graag de kaarten consequent maken. Daarnaast graag een fietsbrug toevoegen (gele lijn) ter hoogte van Kasteel Heemstede over de A27 naar de Doornkade. Ook toevoegen van een overkluizing bij de Utrechtseweg over de A27. Zie Ruimtelijke Koers.
133	Dit hoofdstuk staat nog in de kinderschoenen. Tav deze pagina: dit zijn best veel open deuren en herhaling. Kan korter.
133	Waarom staat hier dat de concept RSU een onderlegger is? Alle gemeentelijke visies zouden onderlegger moeten zijn. Dus bijvoorbeeld ook de Ruimtelijke Koers Houten. Geeft een verkeerd signaal wat betreft regionale samenwerking.
134	1. Groen/blauwe verbindingen op regionale schaal randvoorwaardelijk voor de gehele U16 opgave. Prima uitgangspunt. Maar hoe gaan we borgen dat dit ook echt gebeurd?
134	"*Ook de regiopoorten verschillen van elkaar. Zo kan nabij de knopen Woerden en Houten onafhankelijk van verdere grootschalige ingrepen gestart worden met doorontwikkelen, omdat de treinfrequenties op de corridor Houten-Woerden al de komende jaren omhoog zullen gaan. Voor Bunnik, Breukelen en Zeist geldt dat er eerst nog stevige investeringen in respectievelijk spoor en tram nodig zijn*." Ja, een start maken kan, maar ook in Houten zijn ingrepen in ov en autoinfrastructuur nodig om alle geambieerde en benodigde woningen te kunnen

	bouwen.Te kort door de bocht. Een start zonder grote regionale investeringen is inderdaad wel mogelijk.
134	Zie eerdere opmerkingen t.a.v. Bunnik-Zuid: "*Zo is vanwege de nabijheid van een ov-knoop de locatie Bunnik- Zuid aangemerkt als zo'n potentiele buitenstedelijke ontwikkeling. Ook hiervoor geldt echter dat de capaciteit van het spoor eerst opgevoerd moet worden, en daarvoor zijn eerst forse investeringen in het spoor nodig*." Niet alleen spoor maar ook wegennet.
134	Zoals eerder gezegd ga je hiermee niet voldoen aan het invullen van de lokale woningbehoeften in de 'vitale kernen'. Het gaat daar niet altijd om het bouwen van maar 50 woningen. Hiermee zet je de boel op slot en is het lastig voor deze gemeenten om vitale kernen te houden: "*Met betrekking tot de vitale kernen in de regio is gesteld dat kernen zouden moeten kunnen bouwen voor hun directe eigen behoefte. Dit kan binnendorpse inbreiding betreffen of, onder voorwaarden en provinciale goedkeuring, kleinschalige dorpsuitbreiding. Deze ontwikkelingen zijn van beperkte omvang, in tempo gebaseerd op concrete lokale behoefteramingen en daardoor niet afhankelijk van grootschalige infrastructurele ingrepen (treinen, trams, snelwegen). Lokaal maatwerk is nodig om te bepalen of busverbindingen of snelfietsverbindingen nodig zijn om te zorgen dat er geen extra belasting van bestaand autowegennet optreedt*."
134	Wat zijn niveau 3 en 4 treinen?
135	Wat is een niveau 3 station?
135	Hier staat voor het eerst genoemd dat er overkluizingen over de A27 komen. Welke worden hier bedoeld? Dit moet ook in de deelgebieden benoemd worden. De context ontbreekt nu. In de Ruimtelijke Koers hebben wij bijvoorbeeld een overkluizing A27 opgenomen ter hoogte van de Doornkade en Kasteel Heemstede en ter hoogte van de kruising Utrechtseweg (N409) en de A27 teneinde de kern Houten te verbinden met het landschap in Laagraven. Vraag is of dit hier wordt bedoeld.