

Bijlage NvU – toelichting mobiliteitskader

Kader mobiliteit Merwedekanaalzone

De basis voor het mobiliteitsconcept voor de Merwedekanaalzone (MWKZ) is gelegd in achtereenvolgens de Omgevingsvisie deel 1 en bijbehorende MER uit 2018, en vervolgens de Omgevingsvisie deel 2 met bijbehorende Aanvullende Plan-MER die door de Raad is vastgesteld in 2021. De Omgevingsvisie deel 1 bepaalde welke maximale ruimte voor extra verkeer als gevolg van de transformatie beschikbaar was voor de ontwikkeling van de MWKZ. Deze was echter nog onvoldoende specifiek over hoe exact geborgd zou worden dat die maximale verkeersruimte niet zou worden overschreden. Zo werd voor Merwede bijvoorbeeld nog gerekend met een maximale parkeernorm van gemiddeld 0,7 parkeerplaatsen per woning. Ten behoeve van de bijbehorende MER is een verkeersonderzoek uitgevoerd met behulp van verkeersmodel VRU 3.3.

Een ambitieuze mobiliteitsstrategie

De Omgevingsvisie deel 2 en bijbehorende Aanvullende Plan-MER gaven vervolgens invulling aan het ambitieuze mobiliteitsconcept voor de MWKZ, en stelden de kaders voor de ontwikkelstrategie voor de MWKZ als geheel. Het ambitieuze mobiliteitsconcept bestaat uit:

1. Een ruimtelijk ontwerp gericht op lopen, fietsen en openbaar vervoer, met een aantrekkelijke openbare ruimte en de dagelijkse voorzieningen op loopafstand.
2. Een kwaliteitssprong in de netwerken voor alle vervoerwijzen, waarbij met name aandacht uitgaat naar het versterken van de netwerken voor fietsers in oost-westrichting i.c.m. fietsbruggen over het Merwedekanaal, aantrekkelijk hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) over de Europalaan en een autovrije openbare ruimte in Merwede.
3. Een ambitieuze parkeerstrategie, bestaande uit een lage gemiddelde parkeernorm van 0,3 per woning waarbij de parkeerplaatsen in Merwede in garages aan de rand van de wijk liggen en er daarnaast Parkeren op afstand (POA) aanwezig is. Voor fietsers is er ruime beschikbaarheid aan plek in de wijk. Tot slot moet betaald parkeren zijn ingevoerd in de omliggende wijken.
4. Realisatie van een logistieke hub, bestaande uit een winkel en een digitaal platform, waar bewoners terecht kunnen voor zowel logistieke dienstverlening als voor diverse deelmobiliteitsdiensten.
5. Dynamisch verkeersmanagement (DVM) om het verkeer rondom de MWKZ te geleiden.
6. Flexibiliteit in de planvorming, waarbij bijgestuurd kan worden in het aantal benodigde parkeervoorzieningen (fiets en auto), in de capaciteit van de logistieke hubs, in het openbaar vervoer en in de infrastructuur voor fietsen en lopen. Om te bepalen of bijsturing nodig is moet monitoring worden toegepast.

Waar staan we nu met het mobiliteitsconcept?

Aan alle voorwaarden van de ambitieuze mobiliteitsstrategie zoals die is geformuleerd in de Omgevingsvisie deel 2 en geconcretiseerd in het Stedenbouwkundig Plan (SP) en de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) voor Merwede, is of wordt binnenkort voldaan:

1. Er is een definitief ontwerp vastgesteld voor de openbare ruimte dat wordt uitgevoerd tijdens het woonrijp maken, en de voorzieningen zijn bestemd en worden ontwikkeld in de bouwblokken (die deels al zijn en voor het overige de komende jaren worden vergund).
2. De fietsbruggen worden conform de afspraken in de periode 2027-2028 gerealiseerd en de openbare ruimte wordt daar met het woonrijp maken op aangesloten. Er ligt inmiddels een HOV-busbaan in het midden van de heringerichte Europalaan.
3. De parkeerstrategie is doorvertaald in de ontwerpen voor de blokken. Er worden vier garages ontwikkeld, waarvan er twee vergund zijn en twee naar verwachting in september of oktober worden vergund. Parkeren op Afstand als product is ambtelijk

gereed en wordt naar verwachting binnenkort formeel vastgesteld en beschikbaar gesteld. Voor Westraven loopt een traject om extra fietsenstallingscapaciteit te realiseren ten behoeve van gebruikers van POA. De fietsenstallingen worden conform de afspraken gerealiseerd in de blokken en openbare ruimte in Merwede en betaald parkeren is inmiddels ingevoerd in de omliggende wijken zoals afgesproken.

4. De logistieke hubs zijn gesitueerd in de blokken 1A en 11. Die zijn al vergund en de bouw start eind dit jaar en begin volgend jaar. Er loopt momenteel een selectieprocedure voor een exploitant van beide hubs. Het Mobiliteitsbedrijf is opgericht en werkt aan de parkeermanagementsystemen en laadinfrastructuur in de garages. Het contracteren van deelmobiliteitsaanbieders volgt korter voor oplevering van de eerste woningen, gezien de beweeglijkheid van die markt.
5. Inmiddels loopt de aanpak DVM Zuidwest, met actief DVM op o.a. de Ring en de Socrateslaan-'t Goylaan. Verdere uitrol van DVM lift verder op herinrichting wegprofielen, waaronder bijvoorbeeld de Europalaan Noord na herinrichting.
6. Tot slot: flexibiliteit in de planvorming wordt in fase 2 o.a. conform het voorstel voor bovengrondse mobiliteitshubs gezocht. Daarnaast is er flexibiliteit ingebakken in het proces van NvU naar Omgevingsplan naar uitgiftestrategie. In dat kader kunnen we gebruik maken de inmiddels opgestarte Monitoring Groot Merwede.

Parallel aan de Omgevingsvisie deel 2 is het Mobiliteitsplan 2040 tot stand gekomen. Dit is enkele maanden eerder in 2021 vastgesteld door de Raad. In dit Mobiliteitsplan wordt op een aantal manieren invulling gegeven aan de netwerkstrategie en mobiliteitsaanpak om Zuidwest bereikbaar te houden ten behoeve van de bouw van in totaal 28.000 woningen (waaronder de 10.000 in de MWKZ). Belangrijke maatregelen uit dit plan die van belang zijn zoals de herinrichting van de Westelijke Stadsboulevard, de Socrateslaan-'t Goylaan en de (beoogde) bouw van de Mobiliteitshub XL zijn inmiddels ook uitgevoerd en/of in voorbereiding.

Verkeerskundige ruimte

Het verkeersnetwerk in Zuidwest is momenteel zwaar belast, en dreigt nog verder onder druk te komen staan. De bijdrage van de transformatie van de MWKZ aan de verkeersdruk is beperkt, vaak zelfs positief doordat werk gerelateerd programma wordt omgezet in woon gerelateerd programma met omgekeerde rijrichting in de spits. Desalniettemin kan extra druk door een toename van verkeer op netwerkniveau in Zuidwest leiden tot sluipverkeer en overlast in de omliggende wijken, wat voorkomen moet worden. Die verkeersdruk wordt met name veroorzaakt door verkeer met andere herkomsten en bestemmingen in en om Zuidwest, maar binnen dat drukke netwerk kan elke toevoeging van extra programma de kwetsbaarheden vergroten. De inzet is hierom om op netwerkniveau bij te sturen in Zuidwest, waarbij de focus moet zijn om verkeer zoveel mogelijk via de Ring te leiden. Dat vraagt om aanpassing aan stedelijke verbindingswegen om ze autoluwer te maken en inzet van DVM om de stromen te optimaliseren.

Het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd in 2019 met verkeersmodel VRU 3.4 heeft in beeld gebracht welke verkeerskundige ruimte er was zonder grootschalige maatregelen op netwerkniveau. Daar ligt de basis voor de knip tussen fase 1 en fase 2 van Merwede. Deze analyse stelde namelijk dat er – naast de ontwikkelingen die al in gang waren gezet in de MWKZ zoals de Nieuwe Defensie, Max, Pax en Lux en Concorde en City Pads – er op dat moment ruimte was voor 4.000 extra woningen in Merwede. Dat aantal is later opgehoogd tot 4.250 door een lagere parkeernorm (0,28 in plaats van 0,3) per woning te hanteren, waardoor deze toename in woningaantallen niet tot een grotere hoeveelheid autoverkeer leidt.

Het Aanvullend Plan-MER en de andere onderzoeken benoemen twee mogelijkheden om de MWKZ verder te laten groeien / verdichten dan bovenstaande programmatische invulling. Dat zijn:

1. Grootschalige investeringen in OV en/of de op- en afritten van de A12. Daar wordt momenteel via twee MIRT-trajecten (De MIRT-verkenning OV en Wonen (Merwedelijk) en het MIRT Onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg) op gestudeerd, maar er

ligt voor beide trajecten nog geen voorgenomen of vastgestelde voorkeursvariant met zekere maatregelen.

2. Verdere transformatie van werken naar wonen, waardoor het verkeerseffect nul of netto positief is. Aantonen dat met het mobiliteitsconcept de planbijdrage aan de verkeersgeneratie op maatgevende kruisingen in de spits zo beperkt is dat het effect verwaarloosbaar is; dit is mogelijk als bestaande kantoren worden herontwikkeld of als de modal split van bestaande kantoren sterk naar beneden gaat.

Verkeersonderzoek voor Deelgebied 6 fase 1

Voor wat betreft de ontwikkeling van de verkeersdruk in Zuidwest, is in 2024 een nader verkeersonderzoek gedaan ten behoeve van het vaststellen van het TAM Omgevingsplan voor Deelgebied 6 fase 1 van de MWKZ. Dat onderzoek is uitgevoerd met het geactualiseerde verkeersmodel VRU 3.5. Onderdeel van dat model is dat voor de referentiesituatie fase 2 van Merwede verkeerskundig al is meegenomen. Dat betekent dat in de autonome situatie (en daarmee ook in de plansituatie) al rekening werd gehouden met de aanwezigheid van het volledige programma in Merwede.

De conclusie van dat onderzoek en de mede daarop gebaseerde Planmerbeoordeling was vergelijkbaar met de conclusies die eerder werden getrokken in de Aanvullende Plan-MER in 2021: het wegennet zit in de toekomst aan zijn maximale capaciteit en er moet op netwerkniveau worden gezocht naar maatregelen om dit te verbeteren. Specifiek voor fase 1 van Deelgebied 6 geldt, dat de transformatie die met het Omgevingsplan mogelijk wordt gemaakt geen merkbaar negatief effect heeft op het functioneren van het stedelijk wegennet door de transformatie van werken naar wonen zoals beschreven in de Omgevingsvisie en Aanvullend Plan-MER.

Op basis van de toen uitgevoerde modelstudie is bekeken wat precies de invloed van fase 2 van Merwede is op verkeersnet in het prognosejaar 2035. Die is zeer beperkt, doordat het toegevoegde programma in grote meerderheid woningen betreft met een aan de drukke spitsrichting tegenovergestelde rijrichting. De invloed op het Europaplein als belangrijk knelpunt in de directe omgeving is zeer beperkt met hogere verzadigingsgraad (de mate waarin het kruispunt in staat is om al het autoverkeer te verwerken) van 1 tot 2 procent van het kruispunt. Op de op- en afritten van de A12 is het verschil minder dan een procent.

Amendement A128: Regie bij de Raad

Bij vaststelling van de Omgevingsvisie deel 2 is het raadsvoorstel geamendeerd door middel van Amendement A128: Regie bij de Raad. Daarin is het opstellen van een Nota van Uitgangspunten alvorens een Omgevingsplan wordt gemaakt verplicht gesteld. Voor Deelgebied 6 is dat gedaan, en voor fase 2 van Merwede ligt die nu voor. Specifiek voor dit plan is daarbij een nadere bepaling opgenomen, namelijk dat daarin ten minste wordt ingegaan op:

- De voortgang van de mobiliteitsontwikkeling en vraag in de MWKZ
- De voortgang van in de planvorming en realisatie van de bovenwijkse voorzieningen
- De stand van zaken ten aanzien van de leefbaarheid in de MWKZ en de omliggende wijken.
- De leefbaarheid in de MWKZ en mogelijke knelpunten die in de praktijk blijken
- De in de sok en sp opgenomen programma af te wegen t.o.v op dat moment maatschappelijke vragen.

Wat betekent dit voor de Nota van Uitgangspunten voor fase 2 van Merwede?

Op basis van het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd voor het Omgevingsplan voor fase 1 van deelgebied 6 van de MWKZ worden de eerdere conclusies over het verkeersnetwerk in Zuidwest gevalideerd, en is geconcludeerd dat de invloed van fase 2 van deelgebied 5 op het functioneren van dat netwerk beperkt is. Op het stedelijk wegennet zijn de afgelopen jaren belangrijke maatregelen getroffen met herinrichtingen en de uitrol van DVM.

Er is geen reden om af te wijken van het ambitieuze mobiliteitsconcept voor Merwede, aangezien aan al de voorwaarden wordt voldaan en de studies aantonen dat het mobiliteitsconcept verkeerskundig werkt. Voor vaststelling van het Omgevingsplan voor fase 1 van deelgebied 6 was dit voldoende, aangezien we daar aan de transformatievoorwaarde uit de aanvullende Plan-MER voldeden. De vraag is hoe dit door werkt voor deze Nota van Uitgangspunten. Voor het vaststellen van deze Nota van Uitgangspunten ook, aangezien we daarin vastleggen *hoe* we willen ontwikkelen. De vraag die echter resteert is *wanneer* hiervoor voldoende verkeersruimte is op het netwerk in Zuidwest, ook al is de invloed van fase 2 van Merwede beperkt. Die vraag moeten we voor vaststelling van een Omgevingsplan hebben beantwoord.

Hiervoor zijn we voor een deel afhankelijk van besluitvorming over de Merwedelijn en de op- en afritten van de A12. De samenwerkende partijen binnen de MIRT-verkenning OV en Wonen zijn voornemens een belangrijke stap te zetten richting een Voorkeursalternatief voor de Merwedelijn op het Bestuurlijk Overleg MIRT 2025. Het effect van het voorkeursalternatief op de vervoerswijzekeuze en daarmee de druk op het stedelijk wegennet is nu dus nog onduidelijk, maar wordt wel binnen afzienbare termijn verwacht. Het MIRT Onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg bevindt zich qua besluitvorming in een eerder stadium.

De Raad heeft bij het vaststellen van de Voorjaarsnota 2025 besloten om voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen voor oplossingen die op korte termijn de doorstroming op het Europaplein kunnen verbeteren. Hiermee wordt dat knelpunt opgelost en resteren er op netwerkniveau geen knelpunten die significant worden beïnvloed door fase 2 van Merwede.

Op basis van bovenstaande is de conclusie dat – hoewel de specifieke invulling van het oplossen van de door fase 2 van Merwede beïnvloede knelpunten nog niet volledig duidelijk is – het voldoende aannemelijk is dat die opgelost kunnen worden door middel van voorziene maatregelen waarover het komende jaar duidelijkheid (en zicht op uitvoering) wordt verwacht. Dat biedt voldoende basis om nu deze Nota van Uitgangspunten vast te stellen.

Op basis daarvan is de conclusie dat:

1. Aan het ambitieuze mobiliteitsconcept voor de MWKZ wordt voldaan, en er geen reden is om te twijfelen aan de uitvoerbaarheid hiervan. In lijn met de Omgevingsvisie deel 2 is het dus ook wenselijk deze vorm van woningbouw en ontwikkeling voort te zetten in Merwede fase 2.
2. Er voor vaststelling van een Omgevingsplan zekerheid moet zijn over het tijdig treffen van maatregelen die de door de ontwikkeling van fase 2 verergerde of veroorzaakte knelpunten oplossen. Daartoe volgen we de ontwikkelingen rondom het netwerk in Zuidwest, de monitoring, besluitvorming over de Merwedelijn, A12-zone en het Europaplein, en onderzoeken we het oplossend vermogen daarvan in een separaat verkeersonderzoek dat als bijlage bij het Omgevingsplan wordt gevoegd.
3. In het kader van de gedachte achter Amendement 128: Regie bij de Raad, is in de NvU voor fase 2 de beschreven tussenstap opgenomen tussen vaststelling van het Omgevingsplan (voordat alle leefbaarheids- en mobiliteitseffecten kunnen worden gemonitord) en de eerste gronduitgifte vanuit de gemeentelijke grondpositie (pas wanneer dit wel mogelijk is). Hierdoor blijft de Raad regie houden, door vooraf te kunnen sturen voordat wordt gestart met de realisatie van fase 2 van Merwede. Om dit te borgen is het voorstel om vóórdat de eerste tenderuitgifte wordt gestart de monitoringsresultaten en inzichten van dat moment rondom het mobiliteitsconcept Merwede te agenderen in de Raad.