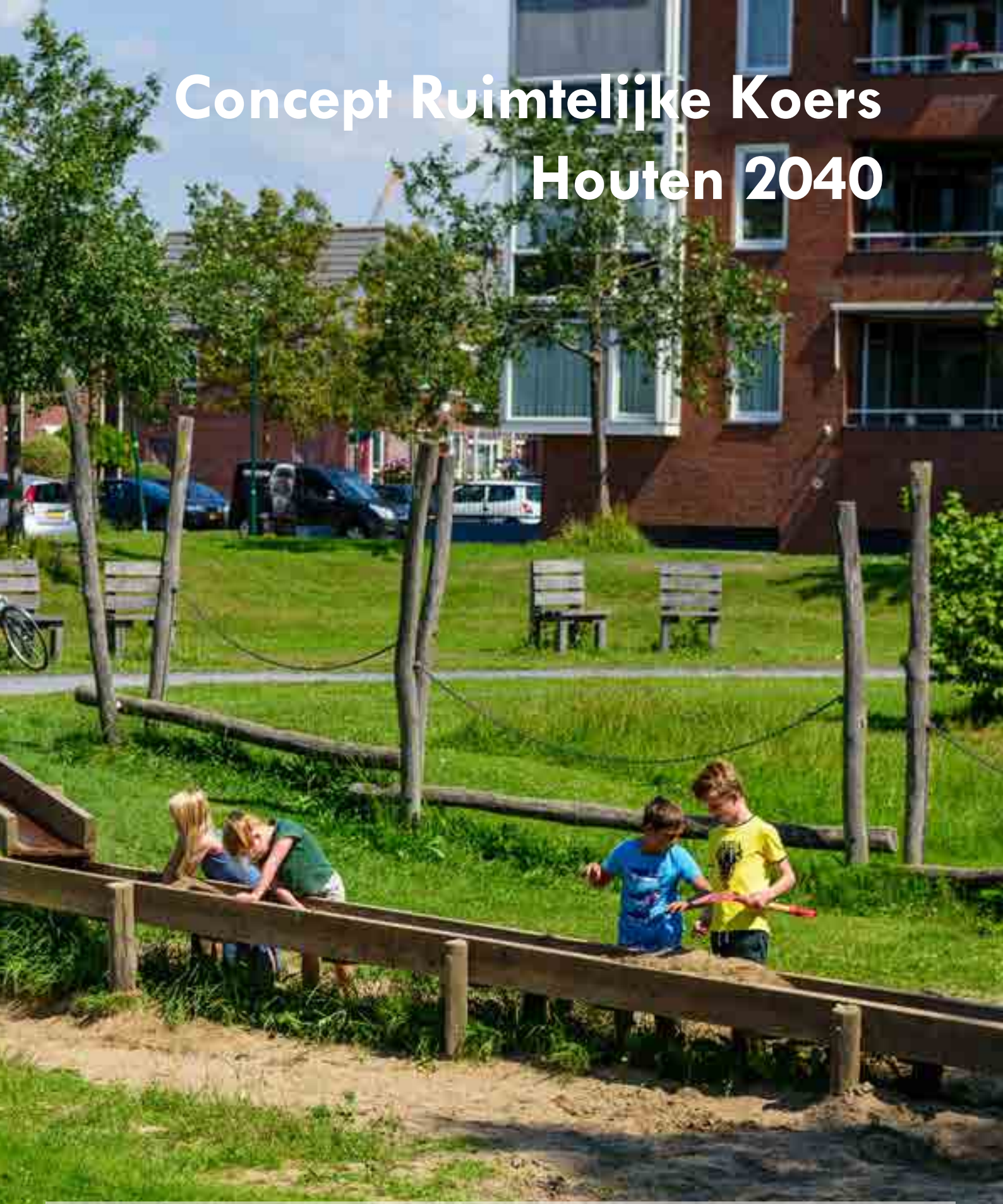
Concept Ruimtelijke Koers Houten 2040



Prettig wonen voor iedereen!

gemeente Houten

29-09-2020

Verantwoording
Het denken over de ruimtelijke toekomst komt niet uit de lucht vallen. Al in 2017 schreef de gemeente een Stedenbouwkundige Verkenning, waarin de kwaliteiten van Houten en de uitdagingen waarvoor de gemeente staat beschreven zijn. Dit document is het fundament van de Ruimtelijke Koers: het legt niet alleen de opgaven bloot, maar doet ook uitspraken over denkrichtingen en welke gebieden in aanmerking komen voor (her)ontwikkeling. In navolging van de Verkenning is in het collegeprogramma van 2018 afgesproken dat de Ruimtelijke Koers uitzoekt of de ambitie van 4.300 tot 5.300 woningen tot 2040 realistisch is en past binnen het stedenbouwkundige concept waarmee Houten is vormgegeven. De Koers houdt rekening met de principes uit de Toekomstvisie Houten 2025 – het centraal stellen van mensen, iedereen een thuis bieden, zuinig zijn op de omgeving, de omgang met het ruimtelijke DNA en de positie in de regio.

De Ruimtelijke Koers kwam mede tot stand door het werk van thematische werkgroepen. Hierin bespraken gemeenteambtenaren, experts en adviseurs per thema de stand van zaken en welke verbeteringen wenselijk zijn. Ook zijn inwoners, bedrijven en organisaties betrokken bij de totstandkoming.

Zoals gezegd heeft de Ruimtelijk Koers betrekking op de kern Houten. Voor de kleine kernen wordt op termijn gezocht naar geschikte locaties voor kleinschalige woningbouw. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de structuurvisie Eiland van Schalkwijk en het initiatief Mooi 't Goy. Hiermee zorgen we voor de vitaliteit van alle kernen.



Woord vooraf

De Ruimtelijke Koers 2040 is de ambitie van Houten over waar en hoe de komende jaren de broodnodige woningen kunnen komen. Het is niet alleen een “idee” maar ook echt een streven, het is zeker geen bouwplan maar wel een uitnodiging. Een uitnodiging aan inwoners, ondernemers, beleggers, ontwikkelaars, onze corporatie, aan eigenaren en huurders, om aan de slag te gaan met deze ambities.

Met de Ruimtelijke Koers zijn we een uitgebreid gesprek met inwoners van Houten gestart. Een uitgebreid gesprek omdat we de plannen goed willen laten aansluiten op het “DNA” van Houten. In dat DNA voeren elementen als groene en blauwe structuren en het fietsnetwerk de boventoon. Hierdoor onderscheidt Houten zich op excellente wijze van vergelijkbare plaatsen in de regio. Een ander kenmerk van Houten is dat de verscheidenheid aan type woningen klein is en de huizenprijzen hoog, het resultaat daarvan is dat het bijvoorbeeld voor starters en senioren lastig is om een passende woning te vinden.

De ontwikkelgebieden in de Ruimtelijke Koers zijn De Molenzoom, De Koppeling, Het Centrum en Houten Noordwest. Maar de Ruimtelijke Koers gaat over meer dan bouwen en wonen. Het gaat over onze hele leefomgeving. Het gaat over welke kant Houten op gaat om toekomstbestendig te zijn en nog beter te maken. De Ruimtelijke Koers gaat ook over groen-blauwe structuren, voorzieningen, mobiliteit en duurzaamheid.

De ongeveer 400 zienswijzen die de gemeente ontving op het Ontwerp, laten zien dat inwoners, ondernemers en maatschappelijke partners zich betrokken voelen bij de toekomst van ons mooie dorp. Op sommige punten schuurt het. We willen deze zienswijzen niet afdoen met ‘zonder wrijving geen glans’. Bij de Ruimtelijke Koers hoort daarom een bijlage: de reactienota. Hierin geven we duidelijk aan waar zienswijzen ons hebben geholpen om de Koers te verbeteren. Daarmee is dit een Ruimtelijke Koers waar ik trots op ben en waarin ik veel vertrouwen heb. Het is een koers die we met een gerust hart kunnen volgen. Dank aan iedereen die een bijdrage heeft geleverd.

Sander Bos
Wethouder ruimtelijke ontwikkeling

INHOUDSOPGAVE

WOORD VOORAF 3

SAMENVATTING: DE RUIMTELIJKE KOERS IN 8 PUNTEN 6

1. INLEIDING 14

2. OPGAVE 18
- **2.1 De woningbehoefte in Houten en de regio** 20
- **2.2 Verbeteren van bestaand Houten** 23
- **2.3 Houten is onderdeel van een dynamische regio** 36
- **2.4 Respect voor het ruimtelijk DNA** 38

STUDIE VOORAF - Vier toekomstmodellen voor Houten 42

3. RUIMTELIJKE KOERS - VISIE EN MAATREGELEN 52
- **3.1 Van vier modellen naar een koers** 58
- **3.2 Op Koers** 59
- **3.3 Programma - woningbouw** 66
- **3.4 Programma - werken en maatschappelijke voorzieningen** 74
- **3.5 Een verrijking van de 'groen-blauwe basis'** 77
- **3.6 Mobiliteit - fiets, ov, auto en parkeren** 82
- **3.7 Duurzaamheid - energie, klimaatadaptatie en circulariteit** 88
- **3.8 Stedenbouw - principes voor een compact houten** 90
- **3.9 Houten en de regio** 94

4. ONTWIKKELSTRATEGIE 98
- **4.1 Actief sturen** 101
- **4.2 Investeren in de Ruimtelijke Koers** 103
- **4.3 Regie: ruimtelijkeordeningskaders in combinatie met kostenverhaal** 105
- **4.4 Uitvoering: scherpe doelstellingen, actief monitoren, bijstelling waar nodig** 106
- **4.5 De agenda voor de komende jaren** 107

5. DEELGEBIEDEN 108
- **5.1 Inleiding - richtlijnen en spelregels** 110
- **5.2 Gebiedspaspoort Centrum** 122
- **5.3 Gebiedspaspoort Molenzoom** 128
- **5.4 Gebiedspaspoort De Koppeling** 138
- **5.5 Gebiedspaspoort Noordwest** 145
- **5.6 Houten-Oost** 157
- **5.7 Laagraven** 159
- **5.8 Het Rondeel, De Meerpaal en sport- en werklandschap De Meerpaal en Weteringhoek** 160
- **5.9 Tull en 't Waal, Schalkwijk en 't Goy** 161
- **5.10 Lopende woningbouwplannen** 162

Hoe verder? 165

Colofon 166

BIJLAGEN

B1. Atlas Houten
B2. Studie ruimtelijke modellen
B3. Participatie
B4. Onderzoeksresultaten werkgroepen

De Ruimtelijke Koers is samengevat in acht punten. Deze samenvatting schetst de toekomst, het karakter en de kwaliteiten van Houten in 2040.



SAMENVATTING:
DE RUIMTELIJKE KOERS IN 8 PUNTEN



'Ik vind het belangrijk dat er in Houten mensen van alle leeftijden kunnen blijven wonen'

Deelnemer enquête 16 t/m 29-jarigen, december 2019

Foto: Schonenburgseind





Houten in 2040

Deze kaart geeft de gewenste situatie in 2040 weer

Legenda

- gemeentegrens
- verstedelijkt gebied
- bedrijventerrein
- historisch centrum

Mobiliteit

- snelweg
- spoorlijn
- treinstation
- (h)ov en halte
- bestaande hoofdfietsstructuur
- nieuwe hoofdfietsstructuur
- Rondweg
- 'knip' autoverkeer
- inprikker
- nieuwe verbinding

Groen in Houten

- bestaande groene hoofdstructuur
- nieuwe groene hoofdstructuur
- groene verbinding gecombineerd met langzaam verkeer en ov
- verbetering van groen in bestaande straten
- zoekgebied sportveld
- zoekgebieden park
- binnentuin

Nieuwe ontwikkelingen

- sport- en werklandschap met bebouwing
- Deelgebieden Ruimtelijke Koers
- te ontwikkelen gebied (groen en poreus)
- te intensiveren sport- en onderwijszone
- mogelijke toevoeging woningbouw

Landschappen

- Nieuwe Hollandse Waterlinie
- parken en erfgoed in Nieuwe Hollandse Waterlinie
- Ringpark Utrecht
- Kromme Rijnvallei
- Rivierlandschap (Lek)
- Speelbos Nieuw-Wulven
- water
- bos

1

Houten kent diverse woningtypen

Door de toevoeging van nieuwe woningen blijft het wonen in Houten betaalbaar en wordt doorstroming op de woningmarkt bevorderd. Een divers aanbod – een rijke mix van gezinswoningen en appartementen, van koop en sociale huur – doet recht aan de gevarieerde bevolkingsamenstelling. Functiemenging zorgt voor een vitale gemeente, waar het draagvlak voor maatschappelijke voorzieningen behouden en de werkgelegenheid geborgd is.

2

Houten is compact

Het toevoegen van nieuwe woningen vraagt niet om uitbreiding, maar om verdichting en een betere benutting van Houten. Alleen zo kan het omliggende landschap gevrijwaard blijven, bestaand Houten verbeterd en duurzaam ruimtegebruik gestimuleerd worden. De bouwopgave vraagt om principes voor een compact Houten, die aansluiten bij het zo gewaardeerde Houtens DNA.



3

Houten is duurzaam

Houten is in 2040 klimaat- en energieneutraal, schoon en stil, met gesloten kringlopen en volop groen en water. Woningen zijn ‘groen’ – nul-op-de-meter, natuurvriendelijk, klimaatadaptief, circulair – en in het landschap gaan natuur en energieopwekking hand in hand.

4

Het Houtens DNA fungeert als onderlegger

De specifieke ruimtelijke kenmerken die Houten tot zo’n gewaardeerde woonomgeving maken, worden behouden en versterkt. Het gaat dan om de binnenstedelijke groenstructuur, de hoogwaardige openbare ruimte, de menselijke maat en sociale veiligheid, de centrale ligging en de kwaliteit van de voorzieningen.





5

Houten is een fietsstad

De fietspaden blijven de ‘dragers’ van de stedenbouwkundige opzet en de groenstructuur. De auto is in Houten ondergeschikt.



6

Houten ligt in een toegankelijk en aantrekkelijk landschap

De uiteenlopende landschappen bieden kansen om Houten te verankeren in een sterke regionale groenstructuur.





7

Houten heeft een sterke positie in de Utrechtse regio

Met de Ruimtelijke Koers lost Houten eigen vraagstukken op én levert het een bijdrage aan de aanpak van regionale opgaven, zoals de woningbouwopgave, verduurzaming, landschapsontwikkeling en mobiliteit.



8

Houten is adaptief

De keuzes in de Ruimtelijke Koers zijn geen blauwdrukplan, maar kunnen zich aanpassen in de tijd. Ontwikkelingen vinden gefaseerd plaats en de gemeente moet aanhaken bij bestaande initiatieven, anticiperen op onverwachte gebeurtenissen en samenwerken met grond- en gebouweigenaren.





1 INLEIDING



‘Maak alsjeblieft betaalbare, slimme woningen met een of twee slaapkamers’

Deelnemer enquête 16 t/m 29-jarigen, december 2019

Foto: Wernaarseind

Aanleiding

Houten maakt zich op voor een nieuw hoofdstuk in haar jonge ontwikkelingsgeschiedenis. Na de aanwijzing tot groeikern en de ontwikkeling van de Vinex-wijk Houten-Zuid zijn er gebieden ontstaan die een nieuwe impuls kunnen gebruiken. Hiermee wil het college van burgemeester en wethouders inspelen op maatschappelijke en demografische ontwikkelingen (met name woningen voor jongeren en gevolgen van vergrijzing), de behoefte aan gelijkvloerse woningtypen (die in de eenzijdige woningvoorraad nauwelijks voorhanden zijn) en de gespannen situatie op de regionale woningmarkt – de enorme vraag in de Utrechtse regio (104.000 woningen tot 2040) leidt immers tot fikse prijsstijgingen. In het collegeprogramma van 2018 staat het als volgt: 'Wij willen het wonen in Houten betaalbaar houden, al onze inwoners een geschikte woning bieden en de doorstroming op de woningmarkt bevorderen.'

Deze woningbouwambitie is van invloed op het karakter en het aanzien van de 'prettige woonkern in het groen'. Houten moet zich wederom opnieuw uitvinden: na Houten 1.0 (het oude dorp), 2.0 (de groeikern), 3.0 (de kenmerkende vlindervormige plattegrond na de Vinex-tijd) is het in 2040 tijd voor Houten 4.0.

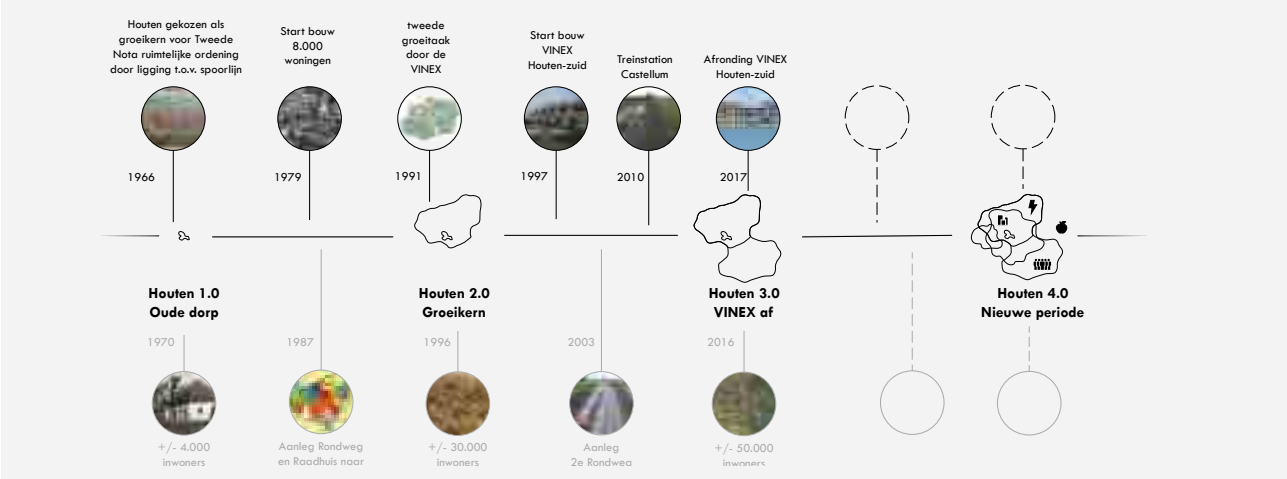
Wat is een Ruimtelijke Koers?

Deze Ruimtelijke Koers plaveit de weg naar dat Houten 4.0, en heeft voornamelijk betrekking op de kern Houten. Voor de borging van de vitaliteit in 't Goy, Tull en 't Waal en Schalkwijk wordt gezocht naar geschikte locaties voor kleinschalige woningbouw. De koers zet uiteen waarom, waar en hoe de woningbouwopgave vorm moet krijgen. We hanteren een integrale blik: de woningbouw is in samenhang gebracht met actuele thema's, zoals zorg, mobiliteit, economie, duurzaamheid, openbare ruimte en landschap. Daarmee is de Koers een volwaardig kader met spelregels en richtlijnen, voor de ruimtelijke ontwikkeling van Houten tot 2040. De Ruimtelijke Koers is de visie op hoofdlijnen en nog geen beslissingsdocument voor de start van de uitvoering van specifieke locaties of gebieden. De visie moet op locatie en/of gebiedsniveau verder uitgewerkt worden.

Dit document bevat ook een ontwikkelingstrategie (Hoofdstuk 4. Daarin is beschreven hoe de keuzes uit de Ruimtelijke Koers werkelijkheid worden. Vanwege de nadruk op verdichting en betere benutting van de bestaande kern vergt dit een andere aanpak dan we in Houten doorgaans gewend zijn. De Koers is dan ook geen blauwdrukplan, maar kan zich aanpassen in de tijd. Het eindbeeld staat niet vast. Ontwikkelingen vinden gefaseerd plaats en de gemeente moet dan ook aanhaken bij bestaande initiatieven, anticiperen op onverwachte gebeurtenissen en samenwerken met grond- en gebouweigenaren.

Participatie

Naast aandacht voor onderzoek en inventarisatie is en blijft in de totstandkoming van dit visiedocument een belangrijke rol weggelegd voor bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties. In participatiebijeenkomsten dachten zij mee over hoe we Houten klaarstomen voor de toekomst.



De ontwikkelingsgescheidenis van Houten



‘We zijn een fietsstad. Ik vind het belangrijk de fietsstructuren te bewaken’

Bezoeker bijeenkomst, 14 november 2019

Foto: Kruisboog - Rondweg



De woningbouwambitie van de gemeente komt voort uit de opgave om Houten aantrekkelijk en leefbaar te houden voor huidige en toekomstige inwoners. Uit het collegeprogramma: 'Wij willen verantwoordelijkheid nemen voor een toekomstbestendig en duurzame ontwikkeling van Houten. Om uitdagingen aan te pakken willen wij Houten verder ontwikkelen. Zo zorgen we ervoor dat er voor Houtenaren en mensen uit de regio voldoende woonmogelijkheden zijn.'

Die 'verantwoordelijkheid voor een toekomstbestendig Houten' bestaat grofweg uit twee opgaven: de woningbehoefte door demografische veranderingen en maatschappelijke ontwikkelingen en het verbeteren van de algehele leefkwaliteit van de bestaande kern. Dit hoofdstuk beschrijft deze opgaven.

2

OPGAVE



‘De nieuwe woningen moeten radicaal groen worden. Dat is pas onderscheidend’

Deelnemer startbijeenkomst, 12 juni 2019

Foto: Weteringhout

2.1 De woningbehoefte in Houten en de regio

Houten is een 'modelstad' om trots op te zijn. Het is er ontspannen wonen in een mooie, fietsvriendelijke en groene omgeving. De gemeente is goed bereikbaar en er zijn volop voorzieningen. Houten is hierdoor een sterk merk in de regio en een populaire plek om te wonen. Maar Houten heeft ook een grote woningbouwopgave. Er is een tekort aan woningen en de wachtlijsten voor sociale huur zijn enorm lang. De vraag naar woningen neemt de komende jaren alleen maar toe. Tot 2040 is er behoefte aan ongeveer 4.750 woningen voor inwoners uit Houten. Deze behoefte komt vooral voort uit demografische veranderingen (vergrijzing en kleinere huishoudens). Maar ook door Rijksbeleid om ouderen langer zelfstandig thuis te laten wonen. Daarnaast is er een groot tekort aan betaalbare woningen voor jongeren en gezinnen. En ook de regionale woningmarkt staat onder druk. Er zijn tot 2040 ongeveer 104.000 woningen nodig in de regio Utrecht (U16).

Demografische veranderingen in Houten
Het beeld van een kern met vooral gezinnen en kinderen verandert de komende jaren. Het aantal alleenstaanden neemt toe, kinderen vliegen uit ('empty nesters') en er ontstaan andere gezinsvormen. De vergrijzing neemt toe en mensen blijven steeds langer zelfstandig thuis wonen. Huishoudens worden daarmee kleiner (2,46 personen in 2019 tegenover 2,22 personen in 2040). Typisch voor Houten is dat een grote groep inwoners de komende dertig jaar gelijktijdig oud wordt. Dat komt doordat in de afgelopen decennia veel jonge gezinnen in Houten zijn komen wonen. In opdracht van de gemeente heeft adviesbureau Companen onderzoek gedaan naar de woningbehoefte in Houten. Meer informatie hierover staat in het kader op bladzijde 21 en in bijlage 4.


Park Castellum

Vooral vraag naar appartementen, voorzieningen dichtbij
Ongeveer twee derde van de woningen in Houten is een eengezinswoning (zoals een rijtjeshuis of twee-onder-een-kap). Dit zijn relatief dure koopwoningen. Uit het onderzoek van Companen blijkt dat de woningbehoefte van de Houtense bevolking tot 2040 zich vooral concentreert op appartementen (koop en huur). Dit type woning is er nu onvoldoende in Houten.

De eengezinswoningen voldoen niet aan de specifieke eisen die ouderen stellen aan hun woning en woonomgeving. Zij hebben over het algemeen een voorkeur voor gelijkvloerse woningen, die toegankelijk, veilig en aangenaam zijn. In de praktijk betekent dit een groeiende vraag naar appartementen of experimentele woonvormen, zoals hofjeswoningen, 'nultredenwoningen' of kangoeroewoningen. Desalniettemin zijn ouderen honkvast. De verhuiswens onder de groep 65-plussers ligt met 11 procent een stuk lager dan onder andere leeftijdsgroepen in Houten. Gemiddeld bedraagt dit 21 procent.

De ouderen van de toekomst wonen vaker alleen, hebben weinig familieleden (afkomstig uit kleine gezinnen; zelf weinig of geen kinderen) en hun actieradius is beperkt. Daarom verlangen zij dat de toegang tot zorg, winkels, openbaar vervoer, buurtcentra, sportfaciliteiten en andere voorzieningen gegarandeerd is. Ook wensen zij – net als andere bewoners met een 'zorgvraag' – in de buurt mogelijkheden voor sociale activiteiten en ontmoeting. Dit geldt overigens ook voor jongeren waardoor kansen ontstaan voor ontmoetingen tussen beide doelgroepen.

Wonen en zorg
Tegelijkertijd neemt de behoefte aan 'woon-zorgwoningen' voor kwetsbare groepen (met 24-uurszorg of zorg in de buurt) toe. Naast ouderen zijn er ook andere doelgroepen die aangewezen zijn op dergelijke woningen, zoals mensen met psychische en verstandelijke

Benodigd aantal nieuwe woningen in Houten

In opdracht van de gemeente voerde adviesbureau Companen een woningbehoefteonderzoek uit. Daaruit blijkt een woningbehoefte van ongeveer 4.750 nieuwe woningen tot 2040 - inclusief ongeveer 450 woningen met 24-uurszorg. Deze cijfers gaan uit van de eigen behoefte, Houten levert daarmee geen extra bijdrage aan het oplossen van het woningtekort in de Utrechtse regio.

Er is behoefte aan ongeveer 3.150 appartementen. Ongeveer 400 daarvan zijn koopappartementen boven de € 250.000 en ongeveer 1.250 koopappartementen onder de € 250.000. De vraag naar de overige 1.100 appartementen zit in de sociale huursector. De behoefte van de Houtense bevolking uit zich daarnaast in 1.150 grondgebonden koopwoningen. Ongeveer 1.000 daarvan met een prijs beneden de € 350.000.

Rijwoningen boven de € 350.000 euro komen volgens Companen vrij als ouderen doorstromen (naar bijvoorbeeld appartementen). Deze woningen zullen vanwege de hoge prijs vooral woningzoekenden uit de regio trekken en doorstromers uit de vier kernen van de gemeente Houten.

Ook in de huursector is er sprake van een verschuiving van traditionele rijwoningen naar appartementen. Het tekort aan sociale huurwoningen bedraagt de komende tien jaar zo'n 1.100 woningen – 33 procent van de lokale behoefte. Deze vraag zit vooral in de periode tot 2030. Uit het onderzoek blijkt dat de behoefte na 2030 daalt als gevolg van een lagere huishoudensgroei in combinatie met welvaartsgroei, de voorkeuren van nieuwe generaties (meer pensioen, meer focus op koopwoningen) en de uitstroom van babyboomgeneraties.

In de vrije huursector is de vraag tot 2030 circa 350 appartementen. Het gaat om woningen met een huurprijs boven de huurliberalisatiegrens. De verwachting is dat tweederde van deze vraag zich op het middeldure huursegment (< € 1.000 per maand) zal richten. Het overige deel betreft het dure huursegment (> € 1.000 per maand). Na 2030 neemt de behoefte naar de vrije sector huurappartementen af.

Onderstaande tabel laat de woningbehoefte tot 2040 zien, afgerond op vijftigtallen. Deze tabel is op basis van het Woningbehoefteonderzoek Houten 2019 door Companen en een extrapolatie van de cijfers voor wonen en zorg tot 2040 (Companen berekende dit tot 2035). Belangrijk bij de interpretatie van het advies van Companen is dat de genoemde prijsklassen geen vaststaand gegeven zijn gedurende de gehele looptijd van de Ruimtelijke Koers. De prijsklassen en woningtypologie bieden een perspectief op het product dat vanuit de behoefte is voorzien in de komende 20 jaar. Zie meer hierover in paragraaf 3.4.

Autonome woningbehoefte gemeente Houten				
	2019-2030	**2030-2040**	**Totaal**	
Sociale huurappartementen	1.100	-	23%	1.100
Intensieve zorg (sociale huur)	250	200	9%	450
Sociale grondgebonden huurwoningen	-	-	0%	-
Vrije sector huurappartementen	350	50	8%	400
Grondgebonden koopwoningen tot € 350.000 v.o.n.	500	500	21%	1.000
Grondgebonden koopwoningen tot € 350.000 – 450.000	-	-	0%	-
Grondgebonden koopwoningen vanaf € 450.000	100	50	3%	150
Koopappartementen tot € 250.000	900	350	26%	1.250
Koopappartementen vanaf € 250.000	350	50	8%	400
TOTAAL	**3.550**	**1.200**	**100%**	**4.750**

* Hier gaat het om een luxer segment, niet zijnde rijwoningen. Bij rijwoningen moet het accent liggen op betaalbare woningen. Boven de € 350.000 is er voldoende aanbod aan rijwoningen in de bestaande woningvoorraad

beperkingen of jeugdigen die een vorm van begeleiding en betrokkenheid nodig hebben om zelfstandig te kunnen wonen.

Doorstroming op de woningmarkt
De behoefte aan appartementen (zowel koop als huur) en de vraag naar betaalbare grondgebonden woningen voor gezinnen met een laag- of middeninkomen (met name onder de € 350.000) grijpen op elkaar in. Door appartementen toe te voegen die voldoen aan de eisen en wensen van een oudere doelgroep, komen in het ideale geval bestaande gezinswoningen vrij voor Houtense gezinnen en starters. Maar deze huizen zijn vaak wel te duur voor deze groepen (meer dan € 350.000). De vrijgekomen woningen bedienen daarmee vooral een regionale vraag. Hierin ligt dus ook een opgave, bijvoorbeeld door voor Houtense starters betaalbare appartementen en (kleinere) eengezinswoningen te bouwen.

Betaalbare woningen voor jongeren
Uit een enquête onder 1.000 jongeren (tussen de 16 en 29 jaar) blijkt dat maar liefst 73 procent in Houten wil blijven wonen (zie bijlage 3). Ze waarderen de rust, de fietsvriendelijkheid, de veiligheid, het groen en de goede bereikbaarheid en centrale ligging. Veruit de meeste jongeren zien uit naar een koopwoning. Het liefst is dit een eengezinswoning, maar steeds meer jongeren staan ook open voor een appartement. Zoals gezegd is het grootste probleem de betaalbaarheid: woningen die vrijkomen doordat ouderen naar appartementen verhuizen zijn over het algemeen voor veel jonge woningzoekenden te duur. Van de Houtense jongeren in de leeftijd 24-29 jaar – vaak werkenden – woont nog zo'n 40 procent bij de ouders thuis. Vrijwel allemaal geven zij aan binnen een paar jaar zelfstandig te willen wonen.


Castellum Oost

Regionale vraag naar woningen
De huidige dynamiek op de woningmarkt concentreert zich steeds meer op plekken waar de werkgelegenheid groeit en de bereikbaarheid goed is. Verstedelijking is daarmee niet alleen de trek naar de grote stad, maar ook de trek naar goed bereikbare gebieden rond de stad. Houten maakt onderdeel uit van zo'n aantrekkelijke regio. De regio Utrecht is namelijk één van de meest competitieve regio's als het gaat om economie en innovatie. In de regio Utrecht (16 gemeenten) is er tot 2040 behoefte aan 104.000 woningen. Van ongeveer 67.000 woningen zijn plannen in voorbereiding. Dat betekent dat voor 37.000 woningen nog plek moet worden gevonden. De 104.000 woningen zijn een grove optelsom van de lokale behoeftes. De Houtense woningbehoefte van ongeveer 4.750 woningen levert een aandeel in het oplossen van de regionale woningbehoefte van 104.000 woningen.

Vraag naar verschillende woonmilieus
Zoals uit deze paragraaf blijkt wordt onze bevolking de komende decennia gevarieerder in samenstelling. Leefstijlen en wensen van verschillende bevolkingsgroepen verschillen daarbij. We willen aantrekkelijk blijven voor onze eigen inwoners maar ook een aantrekkelijk alternatief bieden voor mensen uit de regio. We willen dat iedereen zich in Houten thuis kan voelen en dat er voor eenieder een geschikte plek is om te wonen. Dat maakt dat we verschillende eigentijdse wijken met een divers woningaanbod nodig hebben met ieder een eigen identiteit en daarbij passend voorzieningenniveau.

2.2 Verbeteren van bestaand Houten

De woningbouwambitie wordt in het collegeprogramma expliciet gezien als een ‘motor voor een brede ontwikkeling van Houten op meerdere vlakken’. Anders gezegd: het gemeentebestuur ziet in het toevoegen van woningen kansen om ook andere opgaven van antwoorden te voorzien. Uit de vele analyses die voor deze Ruimtelijke Koers zijn uitgevoerd en de intensieve participatiebijeenkomsten met bewoners, ondernemers en eigenaren (zie bijlage 1, 2, 3 en 4), blijkt dat Houten veel kwaliteiten heeft, maar er best wat te verbeteren valt.



Markt op Het Rond









De kern Houten nu

2.2.1. Functiemenging

In Houten zijn wonen, werken en (maatschappelijke) voorzieningen zoals sport en winkels vaak van elkaar gescheiden. In de meeste woonbuurten is dit zeker een kwaliteit. Tegenwoordig worden functies meer met elkaar gemengd omdat dit maatschappelijke en economische meerwaarde heeft. Een divers functieaanbod in wijken zorgt voor een aangename en aantrekkelijke stad.

Functiemenging dient meerdere doelen. Zo kan ingespeeld worden op de wensen van het groeiende aantal zzp'ers. Zij hebben behoefte aan kleinschalige werkplekken op bereikbare locaties. In een veranderende economie die sterk kennisintensief is en netwerk gedreven is ruimte voor ontmoeting en uitwisseling van kennis en ideeën belangrijk.

Ook sluit menging aan bij de trend dat stedelijke functies als horeca, detailhandel en dienstverlening steeds meer verweven raken. Ondernemers moeten namelijk meer bieden om klanten en bezoekers te trekken (ook omdat ze concurrentie ondervinden van onlinewinkels).

Het goed bereikbare en compacte winkelgebied van Houten – dat overigens wel kampt met leegstand – richt zich vooral op lokale bezoekers. Wellicht biedt de vergrijzing mogelijkheden: gepensioneerden spenderen meer dan inwoners tussen de 35 en 50 jaar. Woningbouw in het centrum is daarmee een kans (en noodzakelijk) voor een sterk en toekomstbestendig centrum. Ook kan het winkelcentrum nog compacter worden door winkels verder te concentreren.

Daarnaast zorgt het bouwen nabij voorzieningen er voor dat mobiliteit wordt beperkt. School, werk en voorzieningen zijn namelijk op loop- en fietsafstand te vinden. En dat is ook nog eens gezonder, duurzamer en goedkoper. Tot slot zijn gemengde gebieden leefbaarder. Buiten werktijd, in het weekend en overdag. Er is altijd iets te doen, dit maakt het sociaal veilig en aantrekkelijk om te wonen.



De kaart toont dat de woon- en andere functies grotendeels gescheiden zijn

2.2.2 Verbetering van de werkgebieden

Naast functiemenging ligt er een opgave in de relatie tussen de woonkern en werkgebieden aan de west- en noordkant. De woongebieden zijn integraal ontworpen, kleinschalig, met prioriteit voor de fiets en de voetganger. De bedrijventerreinen daarentegen zijn ondanks hun ontwerpkwaliteit grootschalig met veel ruimte voor de auto en anonieme openbare ruimtes. Ze liggen als 'eilandjes' rondom de woonwijken, met de Rondweg als barrière en omgeven door rommelige tussenzones – iets dat ook speelt bij De Koppeling en De Schaft. Vernieuwing is gewenst, inclusief ruimte voor water en groen. Daarnaast kunnen de woongebieden beter worden verbonden met de werkgebieden. Met name het gebied Doornkade verdient een kwaliteitsimpuls. De transitie van de Molenzoom naar een gemengd woon-werkgebied is reeds in gang gezet. Hier is de opgave om van een organische (individuele kantoorgebouwen na elkaar) naar een gebiedsgerichte ontwikkeling te gaan. In de nieuwe woon-werkmilieus kan ook ingespeeld worden op de genoemde wensen van de vele zzp'ers die Houten rijk is. Om te groeien verlangen zij informele werkruimtes en zakelijke ontmoetingsplekken.







Bedrijventerreinen rond de kern Houten



Stedenbouwkundige eenheid in zijn geheel ontworpen, voornamelijk woningbouw

Losse eenheden bedrijventerreinen en voorzieningen, met weinig relatie tot de wooneenheden

Vooral de twee grote woongebieden zijn als eenheid ontworpen

2.2.3 Draagvlak voor voorzieningen

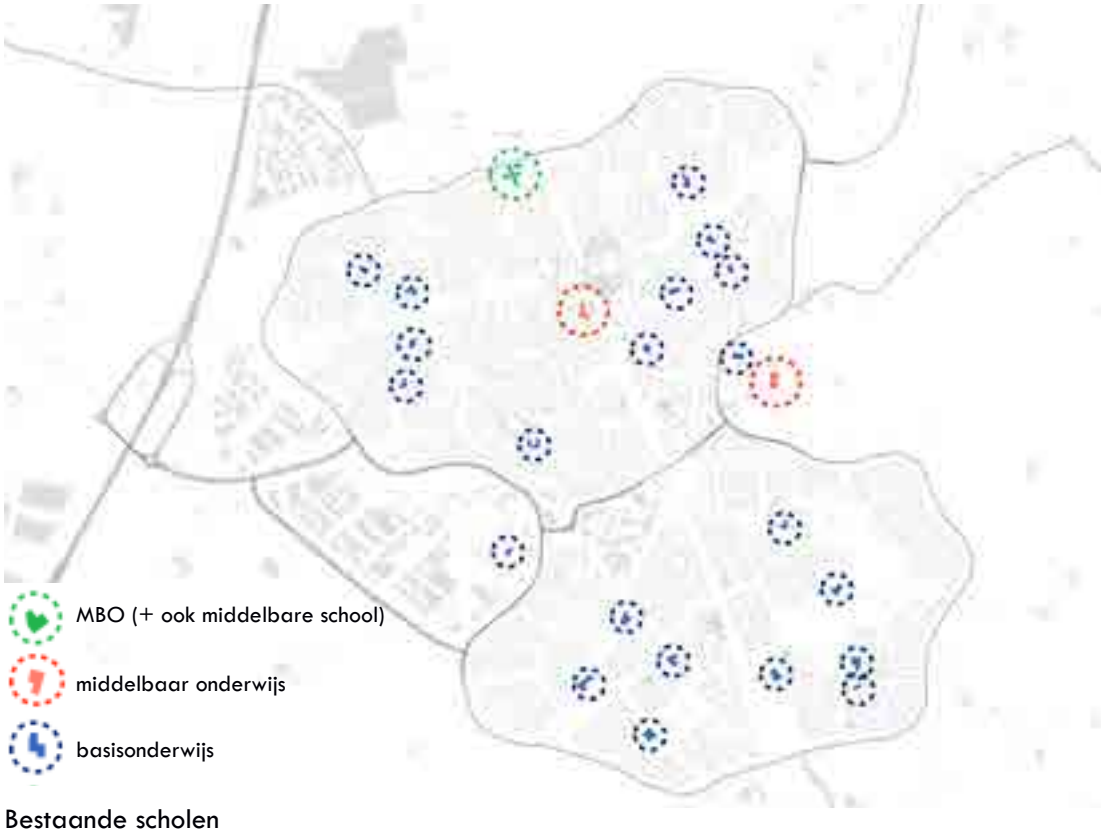
De aanwezigheid van winkels, basis- en middelbare scholen, zorgvoorzieningen, kunst en cultuur en speel- en sportvoorzieningen zijn – zeker op wijkniveau – cruciaal voor de kwaliteit van leven. In Houten is dit aanbod van hoog niveau, maar door maatschappelijke en demografische ontwikkelingen kan het draagvlak voor bestaande voorzieningen onder druk komen te staan.

Het winkelcentrum van Houten staat bijvoorbeeld al een tijd onder druk door concurrentie van winkelcentra in omliggende steden en door de vlucht die het internetwinkelen het afgelopen decennium heeft genomen. Hierdoor staan winkelruimtes leeg en moet er continue geïnvesteerd en geïnnoveerd worden door eigenaren een huurders om het winkelcentrum aantrekkelijk te houden. Ook hier kan het toevoegen van nieuwe woningen in bestaand stedelijk gebied bijdragen aan het creëren van meer draagvlak voor bestaande voorzieningen zoals een winkelcentrum of het zwembad.

Daarnaast bestaat het gevaar dat het voorzieningenaanbod op termijn niet meer aansluit op de behoeften van een veranderende bevolking (kleinere huishoudens, meer ouderen en ‘kwetsbaren’). Zo zijn de afgelopen jaren in Houten Noord basisscholen leeg komen te staan doordat het aantal kinderen daar is afgenomen. Een andere ontwikkeling die om aandacht vraagt is dat van ouderen wordt verwacht dat ze langer zelfstandig wonen. Dit vraagt bijvoorbeeld om nabijheid van zorgvoorzieningen.



Brede School



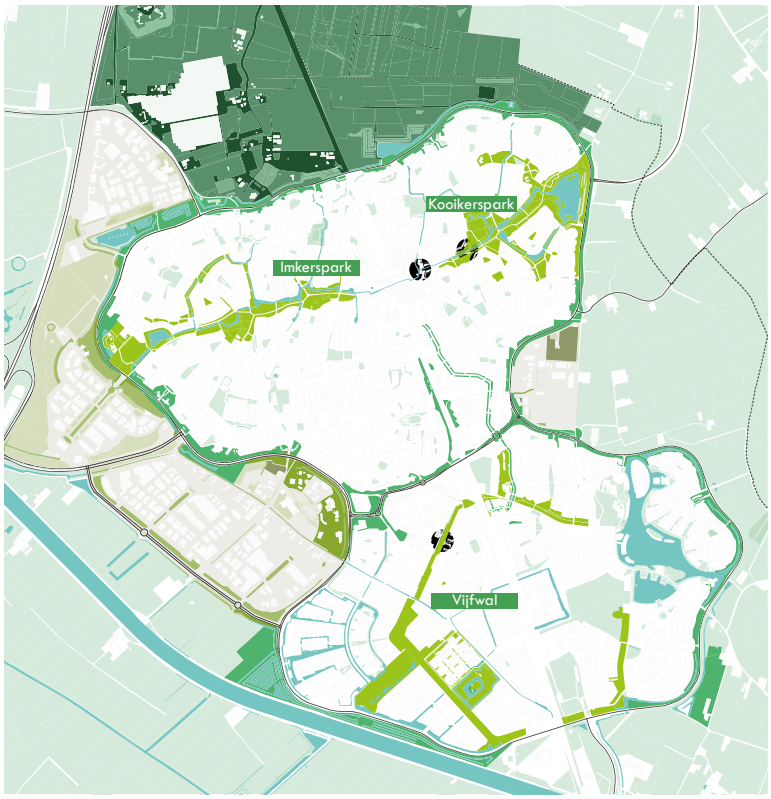
Bestaande scholen

2.2.4 Openbare ruimte

Door de ontwerpprincipes die zijn toegepast bij de ontwikkeling van Houten heeft Houten relatief veel openbare ruimte en groen (zie hoofdstuk 2.4). Dit is een ongelofelijke kwaliteit maar brengt ook uitdagingen met zich mee. Eén van die uitdagingen is dat de gemeente dit groen moet onderhouden en van tijd tot tijd moet vernieuwen. Dit zorgt voor een behoorlijke kostenpost. Het toevoegen van nieuwe woningen in bestaand stedelijk gebied kan bijdragen aan meer draagvlak (ook financieel) voor de bestaande openbare ruimte.

Daarnaast is een kwaliteitsslag nodig in centrum- en werkgebieden. Daardoor kunnen prettige en veilige verblijfsplekken ontstaan. Bijvoorbeeld door veilige en duidelijke wandel- en fietsroutes en deze beter te verbinden met het landschap. Maar ook door de aanleg van meer en divers groen (ook vanwege klimaat- en gezondheidsdoelen), transparante en aantrekkelijke gebouwgevels. Of de introductie van nieuwe type plekken in de openbare ruimte zoals groene pleinen en terrassen die in Houten nog nauwelijks voorkomen. Deze aantrekkelijke verblijfsplekken bieden mogelijkheden voor ontspanning, sport en vertier, en zorgen dat verschillende bewonersgroepen de kans krijgen elkaar te ontmoeten.

Tot slot ligt er een gemeentebrede opgave om de biodiversiteit te versterken. Bij aanpassingen in de openbare ruimte kan hier rekening mee worden gehouden.



Openbare ruimte

❶



❷



❸



2.2.5 Bereikbaarheid van het openbaar vervoer

Het centraal gelegen Houten staat bekend om zijn goede bereikbaarheid: een sterke fietsstructuur, twee treinstations en aansluitingen op de snelwegen in de buurt. De bus vervult echter een beperkte rol, mede doordat de wegenstructuur binnen de Rondweg niet geschikt is voor grote bussen. Dat zal in de toekomst zo blijven, maar toch zijn verbeteringen op dit vlak mogelijk en ook wenselijk gezien het fileleed in de regio Utrecht.

Bestaande busverbindingen zoals die van Houten met Nieuwegein kunnen worden verbeterd. Bijvoorbeeld door de rijfrequentie te verhogen, meer in de avond en nacht te gaan rijden (geldt ook voor de trein) en de bus op plekken voorrang te geven op ander verkeer. En door de realisatie van nieuwe busverbindingen naar mogelijke verstedelijkingslocaties zoals de A12-zone of in oostelijke richting met de ontwikkelingsplannen van de gemeente Bunnik.

Een betere bereikbaarheid van bushaltes hangt samen met de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte. Brede trottoirs, meer rustpunten en een rolstoelvriendelijke inrichting stimuleren ouderen en andere doelgroepen om vaker met het openbaar vervoer te reizen. Ook kan gedacht worden aan ‘vraagafhankelijke systemen’ voor de overbrugging van de afstand tussen woning en bushalte, zoals het al bestaande systeem van elektrische (golf)karren. Door het toevoegen van woningen ontstaat nog meer draagvlak voor dit al succesvolle initiatief.

De trein is voor Houten het belangrijkste openbare vervoersmiddel. Houten ligt aan een belangrijke nationale corridor waarbij in Houten in de spits al zes keer een sprinter stopt. Dit moet in de toekomst doorgroeien naar acht keer per uur. Hiermee ontstaan metro-achtige frequenties waardoor de trein nog aantrekkelijker wordt voor de Houtense inwoner. Maar het geeft ook een impuls aan de ontwikkeling en verdere benutting van de stationsomgeving. Bijvoorbeeld het intensiever benutten van de ruimte rondom station Houten.



Mobiliteit: autoroutes, fietspaden en treinstations

2.2.6 Fietsnetwerk

Het fietsnetwerk in Houten is befaamd, maar verdient toch enige aandacht om toekomstbestendig te blijven. Fietspaden worden steeds drukker en ook het gebruik van fietspaden wordt diverser – denk aan e-bikes (waaronder speed-pedelecs) en elektrische karren. Hierdoor ontstaan snelheidsverschillen en is er letterlijk meer ruimte nodig. Dit gaat soms ten koste van de veiligheid. Daarom is het op sommige plekken nodig om fietspaden te verbreden.

Door de populariteit van met name e-bikes neemt de gemiddelde fietsafstand toe. Dit vergt aandacht voor regionale fietsroutes. Houten is al redelijk goed verbonden met de regio maar er zijn altijd nog missing links zoals een goede fietsbrug over de A12 naar Bunnik en het Utrecht Science Park en fietsbruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek naar het Eiland van Schalkwijk, Nieuwegein en Vianen.

Ook andere faciliteiten voor de fietser moeten op orde zijn. Er moet voldoende stallingsruimte zijn bij de stations en deelfietsconcepten (bijvoorbeeld OV-fiets) kunnen van grotere betekenis worden voor de mobiliteitsbehoefte. Hiermee kan de fiets een nog beter alternatief worden voor de auto in het woon-werkverkeer.



OV-fietsen op station Houten



Fietsnetwerk in Houten: groen en comfortabel

2.2.7 Duurzaamheid

In een jonge kern als Houten verkeert het overgrote deel van de bebouwing in een relatief goede staat. Toch kan de woningbouwopgave gebruikt worden om Houten te verduurzamen. Op plekken waar woningen worden toegevoegd liggen kansen om duurzaamheidsdoelen in een groter (omliggend of aangrenzend) gebied te realiseren – juist omdat de grotere schaal investeringen rendabel maakt. In de Ruimtelijke Koers verstaan we onder duurzaamheid drie opgaves: energie, klimaatadaptatie en circulariteit.

Energie
Ons huidige energiesysteem ondergaat een transitie. De opgave is tweeledig: energie besparen en duurzame energie opwekken. Het energiesysteem moet zo ingericht worden dat er een balans is tussen vraag en aanbod van warmte, brandstoffen en elektriciteit. De momenten dat zon- en windenergie beschikbaar zijn lopen niet altijd gelijk met de vraag naar energie. Een uitdaging is dan ook om de elektriciteit uit duurzame bronnen (tijdelijk en lokaal) op te slaan.
Een van de afspraken uit het Klimaatakkoord is dat dertig energieregio's in Nederland gaan onderzoeken waar en hoe het best duurzame elektriciteit op land (wind en zon) opgewekt kan worden. Houten werkt met vijftien omliggende gemeenten, de provincie Utrecht en waterschappen aan zo'n Regionale Energiestrategie (RES).

De Ruimtelijke Koers beperkt zich tot de ontwikkelingsgebieden en maakt geen keuzes over waar en hoe er op het niveau van Houten als geheel duurzaam opgewekt moet worden. Die keuzes maakt Houten samen met andere gemeenten in de RES. Waar de Ruimtelijke Koers wél op in gaat is hoe de nieuwe gebieden en woningen zo duurzaam mogelijk worden. Om Houten van het aardgas af te krijgen is de gemeente bezig met het opstellen van een Transitievisie Warmte.

Circulariteit
De huidige manier waarop we onze grondstoffen gebruiken heeft geleid tot de uitdagingen waar we vandaag voor staan: klimaatverandering, milieuvervuiling,



De drie pijlers van het Houtense duurzaamheidbeleid, uit de door Sweco gemaakte Notitie Duurzaamheid Ruimtelijke Koers Gemeente Houten 2019

afbraak van ecosystemen en uitputting van hulpbronnen. Om efficiënt gebruik van ruimte en grondstoffen te bevorderen, wordt gewerkt aan de transitie naar een circulaire economie. Een circulaire economie is een economie zonder afval, waarbij alles draait op herbruikbare grondstoffen. Bedrijventerreinen zoals Doornkade bieden veel kansen voor hergebruik.

Klimaatadaptatie
Nederland krijgt steeds meer te maken met extreme weersomstandigheden: langdurige droogte, hitte en fikse hoosbuien. In de zomer van 2019 sneuvelde bijvoorbeeld het nationale hitterecord uit 1944. Gemeenten moeten zich daarom goed voorbereiden op de gevolgen van klimaatverandering. Dat heet 'klimaatadaptatie': bescherming tegen hoogwater, voldoende zoetwater en een klimaatbestendige en waterrobuuste inrichting.

Deze opgave ligt zowel bij de gemeente en ontwikkelaars als bij inwoners en bedrijven. De noodzaak tot klimaatadaptieve maatregelen wordt versterkt doordat de capaciteit van de waterzuivering in Houten aan zijn maximum zit. Om binnen deze capaciteit het rioleringssysteem te laten groeien is in de nieuw te ontwikkelen gebieden volledige afkoppeling van hemelwater nodig. Ook in bestaand Houten moet meer afgekoppeld worden. Daarnaast is er bij ontwikkeling kans om rekening te houden met het concept meerlaagse veiligheid. Bijvoorbeeld door kwetsbare infrastructuur hoog genoeg te situeren, rekening houdend met overstromingsrisico.



Twee windturbines in het Houtense buitengebied

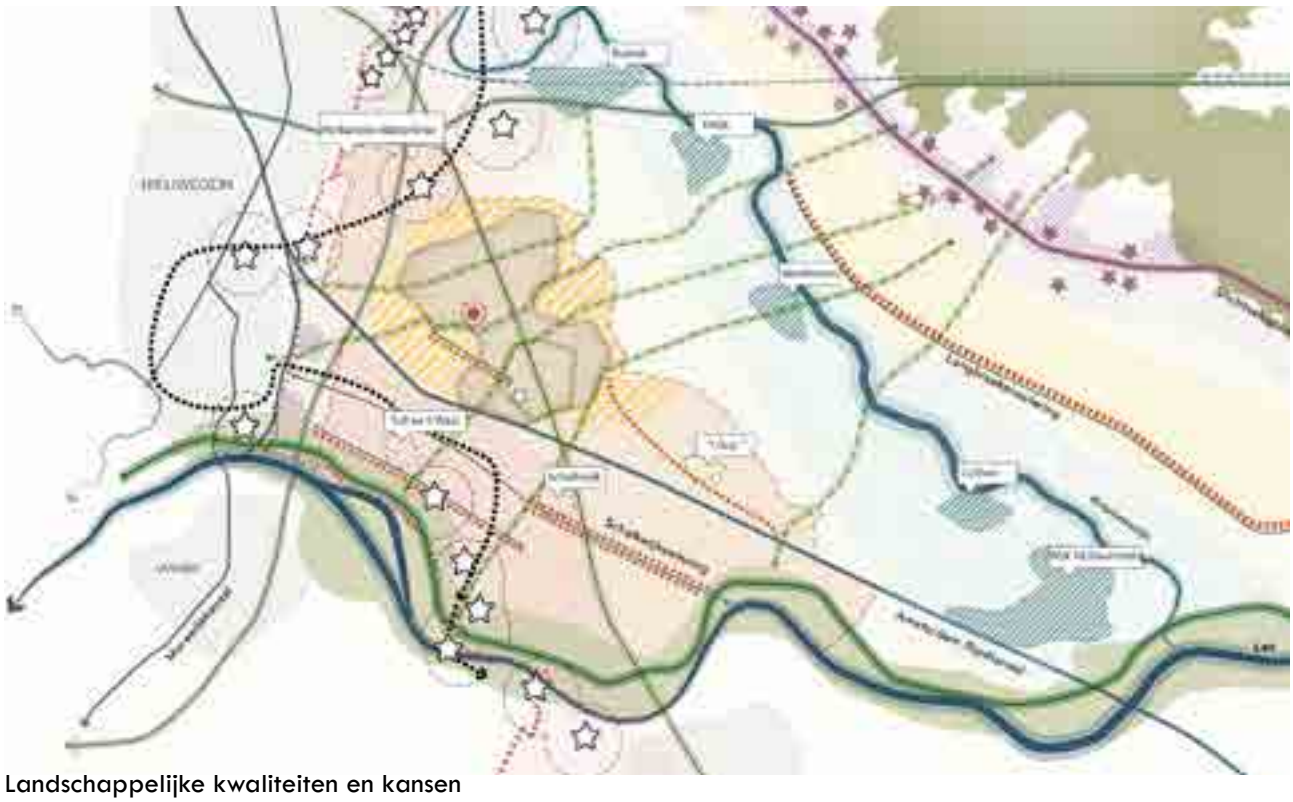
2.2.8 Landschap, natuur, recreatie en cultuurhistorie

Dan de aanwezigheid van het weidse landschap, een kwaliteit waarmee Houten zich onderscheidt in de sterk versnipperde Utrechtse regio. Het stroomruggenlandschap bij 't Goy en het verborgen landschap van de Kromme Rijn ten oosten van Houten, de cultuurhistorie van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, het polderlandschap langs de Lek, het kleinschalige landelijk gebied tussen Houten en de stad Utrecht – ze liggen als een groene krans rondom Houten.

Toch zijn die landschappen hier en daar rommelig en gefragmenteerd, laat de ecologische kwaliteit te wensen over en is het buitengebied vanuit de woonkernen niet optimaal bereikbaar. Nieuwe wandel- en fietsroutes, verbindingen tussen binnenstedelijk groen en groenstructuren in de omgeving die kunnen worden ontwikkeld tot parklandschap en beter met elkaar worden verbonden, het herstel van historische structuren – met name de linten vanuit het oude dorp – en het toevoegen van recreatieve functies kunnen de relatie tussen Houten en het ommeland naar een hoger plan tillen.

De gemeente heeft een plan om de biodiversiteit te vergroten. De Ruimtelijke Koers biedt hiervoor kansen: door natuurinclusief te bouwen en groenstructuren te verbinden.





Landschappelijke kwaliteiten en kansen

2.2.9 De Rondweg

De Rondweg is de grens tussen het open landschap en de woonkernen. Het is een pronkstuk uit het oorspronkelijke ontwerp voor Houten, bedoeld als 'fortificatie' om uitbreiding tegen te gaan, maar vooral ook het fundament van het ingenieuze ontsluitingssysteem waardoor de woonwijken nagenoeg autovrij en fietsvriendelijk zijn. Ook is de Rondweg met de Rondwegwal een groene kwaliteit die verschillende wijken en groengebieden met elkaar verbindt.

Toch zijn er kansen om het profiel van de Rondweg op sommige plekken te veranderen. In het noorden van Houten biedt de Rondweg kansen om de bestaande kern, Doornkade en het landschap beter met elkaar te verbinden. Dat geldt zowel voor mensen als dieren. De Rondweg in het zuiden en oosten van Houten is door de stedenbouwkundige vormgeving (beïnvloed door het rivierenlandschap) meer 'doorwaadbaar'. Woningen aan de Rondweg kijken hier direct uit over het open landschap.



Analyse van de verschillende verschijningsvormen van de Rondweg

Inbreng van inwoners, maatschappelijke partners en ondernemers

Bij de totstandkoming van de Ruimtelijke Koers zijn inwoners, maatschappelijke partners en ondernemers betrokken. Zij dachten vanaf het begin mee over hoe de gestelde woningbouwopgave vorm moet krijgen. Ook gaven zij aan wat belangrijk is om Houten klaar te stomen voor de toekomst. Denk aan wonen en zorg, mobiliteit, voorzieningen, landschap, natuur, duurzaamheid, werk en economie.
Bijna 3.000 mensen namen deel aan het participatieproces, dat bestond uit bijeenkomsten, een 'online dialoog', fietstochten, een ontwerpatelier en een tweetal onderzoeken. Via lesbijeenkomsten en een enquête lieten ruim 1.000 jongeren van zich horen. 1.100 inwoners vulden hun woonwensen in door deel te nemen aan de jaarlijkse Monitor Sociale Kracht. Van de mogelijkheid voor het indienen van een zienswijze op het Ontwerp Ruimtelijke Koers is veelvuldig gebruik gemaakt. De gemeente ontving ongeveer 400 zienswijzen van inwoners, ondernemers en maatschappelijke partners.

Het DNA van Houten
Wat vindt u de beste kwaliteiten van Houten? Veelgehoorde antwoorden zijn: de groene omgeving (binnen en buiten de Rondweg), de fietsvriendelijkheid, de ruimtelijke opzet, de goede bereikbaarheid, de veiligheid en de rust. Voor jongeren blijken de centrale ligging dichtbij Utrecht belangrijk.



Online dialoog alle inwoners



Digitale enquête jongeren

Bouwen: voor wie, wat en waar
De deelnemers geven aan dat er vooral woningen moeten komen voor starters, senioren en huishoudens met een laag of middeninkomen. Diversiteit en betaalbaarheid staan voorop. Men denkt aan levensloopbestendige en vernieuwende woonvormen, appartementen en gezinswoningen, in een mix van laag- en hoogbouw, in een groene woonomgeving en gecombineerd met bereikbare (zorg) voorzieningen.
Veel mensen zien het Centrum, de Molenzoom en De Koppeling als geschikte woningbouwlocaties. Over de locaties Houten-Oost, Doornkade en Utrechtseweg-Oost lopen de meningen uiteen.

Mobiliteit en voorzieningen
Fietsen heeft duidelijk de voorkeur. Deelnemers vinden dat bestaande fietspaden breder moeten en passend gemaakt voor nieuwe vervoerstypen. Toch blijft de auto belangrijk, net als goed en divers openbaar vervoer. Voorzieningen, vooral op het gebied van zorg, moeten dichtbij zijn, of op zijn minst goed bereikbaar. Denk aan multifunctionele ontmoetingsruimten die ook recreatiedoeleinden dienen. Belangrijk is aandacht voor plekken waar mensen elkaar kunnen ontmoeten.

Landschap, natuur en duurzaamheid
Groen en water, binnen en buiten de Rondweg, zijn belangrijk. We moeten de groen- en waterstructuur behouden en het liefst uitbreiden. Ook het behoud van de groenbuffer tussen Utrecht en Houten

is belangrijk. Woningbouw moet natuurinclusief en duurzaam gebeuren. Zodat wijken ontstaan waar ruimte is voor groen, ontmoeting en toekomstbestendige woonconcepten zoals klimaat- en energieneutrale huizen met bijvoorbeeld begroeide daken of zonnepanelen.

Werken en economie
Over het creëren van woon-werkmilieus binnen wijken lopen de meningen uiteen. Sommige deelnemers zijn voor menging van wonen, werken en voorzieningen (zoals horeca). Anderen vrezen dat een mix van wonen en werken geluidsoverlast veroorzaakt en de (verkeers)veiligheid doet afnemen. Kortom: bij mixen gaat de voorkeur naar kleinschalige bedrijvigheid en moet de kwaliteit van de leefomgeving in de gaten worden gehouden.

Communicatie en vervolg
De Ruimtelijke Koers is een visie die voor alle Houtenaren van belang is. Vandaar dat voor de totstandkoming hiervan is gekozen om dit naar iedereen op dezelfde wijze via veel en verschillende (elkaar aanvullende) media te communiceren. Zo zijn alle partijen van dezelfde informatie voorzien en hebben ook dezelfde mogelijkheden gekregen om te participeren. Wanneer de visie eenmaal is vastgesteld en tot uitwerking in concrete plannen wordt overgegaan, zullen bewoners en belanghebbenden van ontwikkelgebieden of aangrenzende wijken uiteraard op daarbij passende wijze betrokken worden.









2.3 Houten is onderdeel van een dynamische regio

Bij het uitstippelen van een Ruimtelijke Koers tot 2040 speelt de ligging in de regio Utrecht een cruciale rol. Neem bijvoorbeeld de regionale woningbouwopgave van 104.000 woningen. Omdat vooralsnog maar 67.000 woningen gepland zijn, moet extra ruimte gevonden worden voor nog zeker 37.000 woningen. Waar deze woningen moeten komen wordt onderzocht in het Ruimtelijk-Economisch Programma en Perspectief (ook wel REP genoemd), dat door de samenwerkende gemeenten (verenigd onder de vlag U10) is opgesteld. Een ding is daarbij duidelijk: de verstedelijking moet zoveel mogelijk binnenstedelijk en nabij (toekomstige) ov-knooppunten worden gerealiseerd. Ook de Provinciale Omgevingsvisie (POVI) stuurt hierop aan.

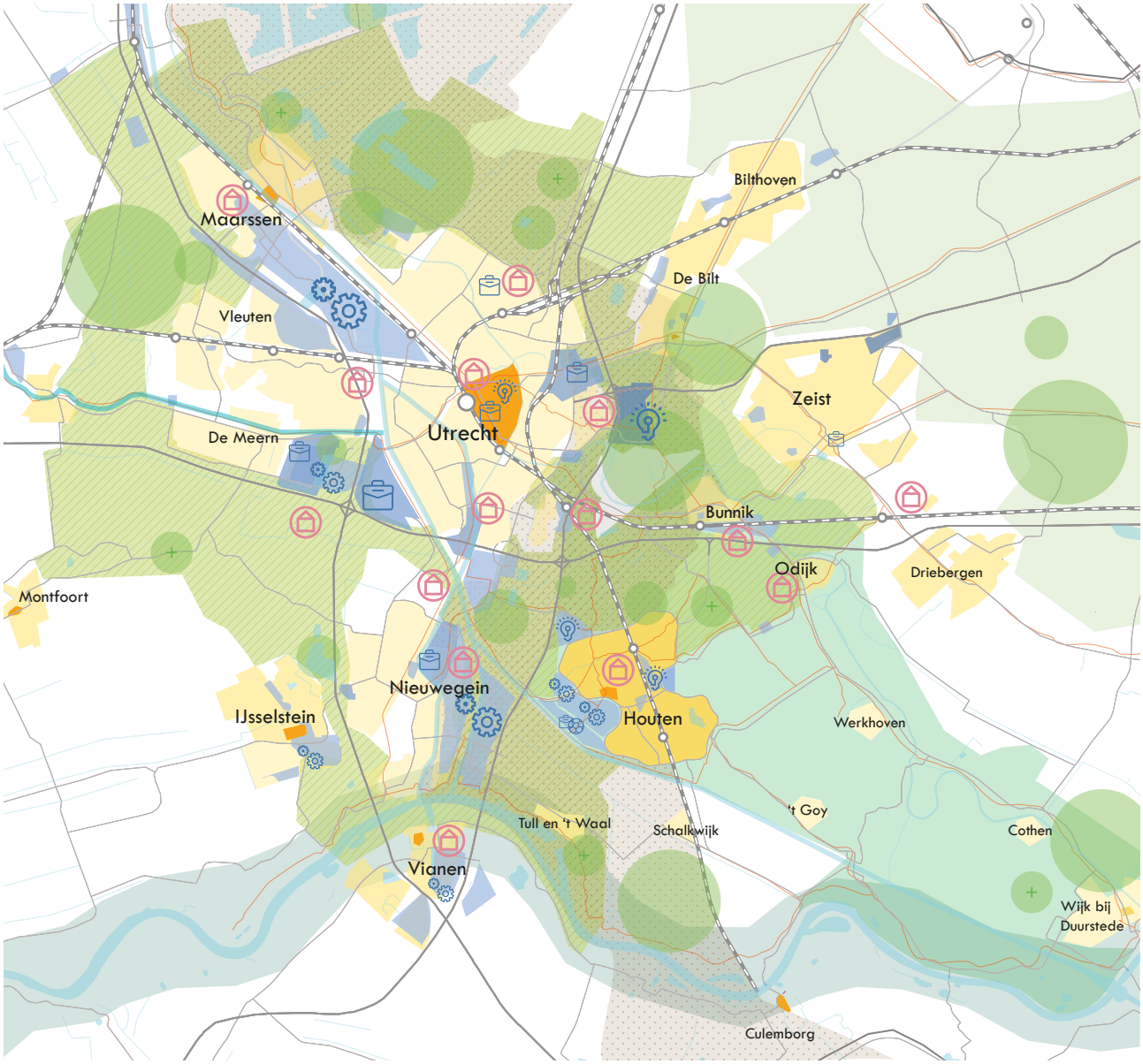
Ook ten aanzien van werkgelegenheid heeft de regio een grote opgave (STEC onderzoek U16). Er is tot 2040 behoefte aan ongeveer 80.000 extra arbeidsplaatsen. Op bestaande bedrijventerreinen zijn vrijwel alle kavels uitgegeven. Intensivering van ruimtegebruik en menging van functies zijn mogelijke oplossingen om de groei aan te pakken. Hiervoor zijn op regionaal niveau verschillende scenario's ontwikkeld. Door in te zetten op intensief ruimtegebruik van uitbreidingslocaties is er behoefte aan ongeveer 144 hectare nieuw bedrijventerrein. Wanneer ook bestaande bedrijventerreinen intensiever worden benut is er ongeveer behoefte aan 75 hectare nieuw bedrijventerrein.

Het regionale mobiliteitssysteem staat onder grote druk, ook omdat de betekenis van treinstation Utrecht Centraal de komende decennia verder toeneemt. De woningbouwontwikkeling kan niet plaatsvinden zonder een verbetering van het mobiliteitssysteem, door onder andere de opwaardering van bestaande knooppunten en het toevoegen van nieuwe knooppunten. Daarom ook de strategie om eerst binnenstedelijk en nabij knooppunten woningen te ontwikkelen. De regio hanteert hiervoor de zogenoemde 'ladder voor duurzame verstedelijking'. Dit betekent bijvoorbeeld geen verstedelijking op plekken die knelpunten in de hoofdinfrastructuur verergeren. Daarnaast is beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag nodig om het gebruik van duurzame vormen van vervoer te stimuleren. Het doel: minder mensen in de auto en meer mensen op de fiets en in het openbaar vervoer. Niet voor niets zijn investeringen nodig in de (fiets)infrastructuur.

Om (landelijke) duurzaamheidsdoelen te behalen werkt Houten met vijftien gemeenten, de provincie Utrecht en waterschappen aan een Regionale Energiestrategie (RES). Hierin worden (ruimtelijke) keuzes gemaakt voor duurzame energieopwekking, zoals windmolens en zonnevelden. Het is duidelijk dat dit grote impact heeft op het aanzien van onze stedelijke en landelijke gebieden. Buiten deze Ruimtelijke Koers om levert Houten een grote bijdrage aan de regio. Zo is een aantal zonnevelden in voorbereiding, heeft Houten een windpark en is voor de bouw van een tweede windpark een omgevingsvergunning verleend.

Tot slot is de regio Utrecht rijk aan waardevolle en cultuurhistorische landschappen. Landschappelijke kwaliteiten dragen in belangrijke mate bij aan een fijn leef- en vestigingsklimaat. Het blijft zoeken naar de juiste balans tussen landbouw, bebouwing, natuur, recreatie, klimaat en cultuurhistorie. In Houten komt een aantal van de belangrijkste landschappelijke en historische structuren samen: het Kromme Rijnlandschap, de Nieuwe Hollandse Waterlinie, de Limes en het rivierengebied van de Lek. De versterking van het landschap biedt kansen om recreanten uit de regio te bedienen. Specifiek voor het Kromme Rijn landschap tussen Houten en Bunnik ligt er een opgave om dit gebied aantrekkelijker te maken om te beleven. Zoals recreatieve routes en nieuwe natuur.

Deze Ruimtelijke Koers is het 'bod' van Houten aan de regio voor het oplossen van de woningbehoefte en koppelt hieraan een aantal andere thema's. Houten heeft de regio veel te bieden, zo blijkt, maar Houten heeft de regio ook nodig om eigen ambities voor elkaar te krijgen. Denk aan samenwerking, het delen van expertise of (co) financiering van maatregelen die het landschap versterken of de bereikbaarheid vergroten. In hoofdstuk 3 is beschreven op welk vlak regionale samenwerking en (co)financiering nodig is om de Ruimtelijke Koers mogelijk te maken.



Legenda

Verstedelijking
- historisch centrum
- woonmilieus (Houten)
- werkmilieus
- zoeklocaties voor woningbouw

Infrastructuur
- snelweg
- treinnetwerk
- fietsnetwerken

Activiteitenclusters
- recreatie bestaand
- recreatie nieuw
- onderwijs
- bedrijventerrein
- kantoren
- innovatieve werkomgeving
- sport- en werklandschap

Landschappen
- Ringpark Utrecht
- Nieuwe Hollandse Waterlinie
- Kromme Rijnlandschap
- Rivierlandschap (Lek)
- Utrechtse Heuvelrug

Indicatieve kaart van de ontwikkelingen in de regio Utrecht

2.4 Respect voor het ruimtelijk DNA

Bij alles wat deze Ruimtelijke Koers voorschrijft is het uitdrukkelijk de bedoeling dat de specifieke ruimtelijke kenmerken – die Houten tot zo'n gewaardeerde en gewilde woonomgeving maken en waarvoor architecten, stedenbouwkundigen en planologen van over de hele wereld de 'modelstad' bezoeken – behouden en versterkt worden. Niet voor niets zijn inwoners trots op dit 'Houtens DNA' die onder andere is beschreven in de Toekomstvisie Houten 2025. Tegelijkertijd is Houten geen museum die in zijn geheel geconserveerd moet worden. Houten blijft werken aan haar opgaven en het doen van verbeteringen, zoals dat in de afgelopen jaren ook is gedaan. Met respect voor het verleden, maar met een blik op de toekomst. Meer inzicht in dit ruimtelijk DNA is te vinden in de Atlas in bijlage 1.

Het DNA vindt zijn oorsprong in het ontwerp dat stedenbouwkundige Robert Derks (in eerste instantie werkzaam bij bureau Wissing) in de jaren zeventig maakte (samen met TLU en Goudappel Coffeng en Grontmij) voor de groeikern, en later ook voor de Vinex-uitbreiding. Zijn plannen werden gekenmerkt door een 'inversiestedenbouw': groen en openbare ruimte vormen de basis, pas daarna komen bebouwing en infrastructuur. Derks had bovendien veel oog voor ruimtelijke zaken die de basis vormen voor wat we nu aanduiden met Houtens DNA. Denk aan groen, licht en lucht, een focus op de menselijke maat en samenhang tussen wijken.

Ontwerp voor groeikern en Vinex
De groenblauwe structuur is als eerste gepland binnen de vastgestelde grenzen van het plan. Dit onderscheidt Houten van andere dorpen en steden. In Houten-Noord heeft deze groenstructuur vloeiende natuurlijke vormen, terwijl het groen in het zuidelijke Vinex-deel strakker is vormgegeven. De fiets- en groenstructuur vallen samen, waardoor de fietsroutes in Houten doorgaand en aantrekkelijk zijn.

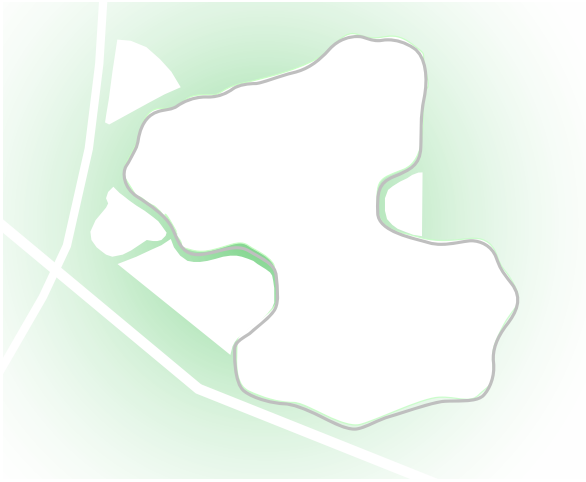
Doorgaand autoverkeer is om de bebouwing en het groen heen geleid. Zogenaamde 'inprikkers' ontsluiten de woonbuurten vanaf deze Rondweg,



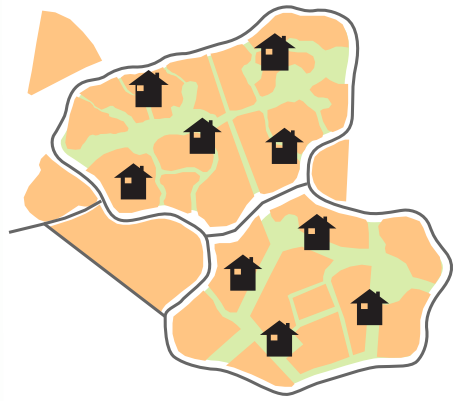
Oorspronkelijke ontwerp voor groeikern Houten door Robert Derks, TLU en Goudappel Coffeng



Groenblauwe structuur



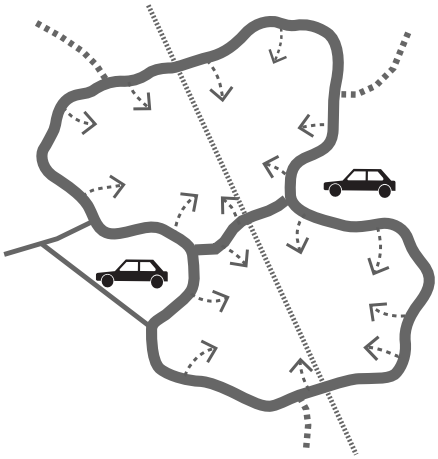
Scheiding kern Houten - landschap



Groen tussen de woonbuurten



Drie centra



Rondweg en inprikkers



Netwerk van fietspaden

een strakke begrenzing tussen de bestaande kern en landschap, zowel scheiding als bescherming. In de kern Houten zijn geen doorgaande autowegen, op De Koppeling na. Dit was ooit het zuidelijke deel van de Rondweg, dat met de ontwikkeling van Houten-Zuid binnen de kern is komen te liggen.

De ruimtes tussen de woonbuurten zijn ingericht met functioneel groen. Dit groen zorgt voor verbindingen tussen de buurten, waardoor de ruimtelijke en sociale samenhang in Houten sterk is. Naast het Oude Dorp is allereerst het centrum rond het station gepland. Later kwam daar Castellum in Houten-Zuid als derde centrum (met eveneens een treinstation) bij. De drie centra zijn verbonden via fietspaden.

Houten heeft een aantal ruimtelijke kenmerken, die door bewoners en bezoekers hoog gewaardeerd worden.

- Royale groen- en waterstructuur (binnen en
- buiten de Rondweg)
- Fietsvriendelijk
- Ruimtelijke opzet
- Goede bereikbaarheid
- Veiligheid en rust
- Kwaliteit voorzieningenaanbod
- Aanwezigheid Oude Dorp, historische linten en oude boerderijen
- Landschap is overal dichtbij

Aan de hand van deze ruimtelijke punten en met het oog op een hoogwaardige toekomst voor Houten zijn vijf kernwaarden opgesteld. Deze vormen het ruimtelijk DNA en zijn hier aan de rechterzijde van de pagina afgebeeld. Ze zijn kenmerkend voor Houten en moeten in de toekomst behouden en bij voorkeur versterkt worden.



De groene basis – binnenstedelijke groenstructuur en fietsnetwerk als dragers van het stedenbouwkundig ontwerp



Sociale veiligheid en menselijke maat voor leefkwaliteit



Hoge kwaliteit en kwantiteit van voorzieningen



Centrale ligging en bereikbaarheid



Scheiding van verkeerssoorten leidt tot een fiets- en voetgangersvriendelijke leefomgeving



Om in beeld te krijgen waar de gewenste woningen gebouwd kunnen worden en hoe ze een bijdrage leveren aan de ambitie voor een ‘bredere ontwikkeling van Houten’, zijn vier toekomstmodellen gemaakt. Deze zijn deels gebaseerd op de in de Stedenbouwkundige Verkenning geïntroduceerde denkrichtingen (zoals ‘menging’ en ‘verdichten’), en bevatten de belangrijkste zoekgebieden: de binnenstedelijke locaties Centrum, Molenzoom en De Koppeling, de noordwestzijde (Utrechtseweg-Oost, Hof van Wulven en Doornkade) en Houten-Oost. De zoekgebieden zijn onder meer geselecteerd op basis van de potentie tot binnenstedelijke verdichting, de mogelijkheden voor kwaliteitsimpulsen en de mate waarin het landschap rondom Houten behouden kan blijven.

Aan elk model zijn scores toegekend – op basis van uiteenlopende criteria, zoals woningbehoefte, mobiliteit, de mate waarin het een impuls geeft aan de bestaande kern, duurzaamheid, groen en landschap, economie en financiële haalbaarheid. Zo kon worden bepaald wat goed is aan een model en wat niet. Daarmee kwamen bouwstenen op tafel waarmee de ontwikkelingsrichting van deze Ruimtelijke Koers gebouwd is. De modellen zijn dus niet bedoeld om een keuze te maken voor één van hen. Ze tonen het ‘speelveld’ waarop de ruimtelijke ontwikkelingsrichting voor Houten vorm kan krijgen.

De volledige modellenstudie is opgenomen in bijlage 2.

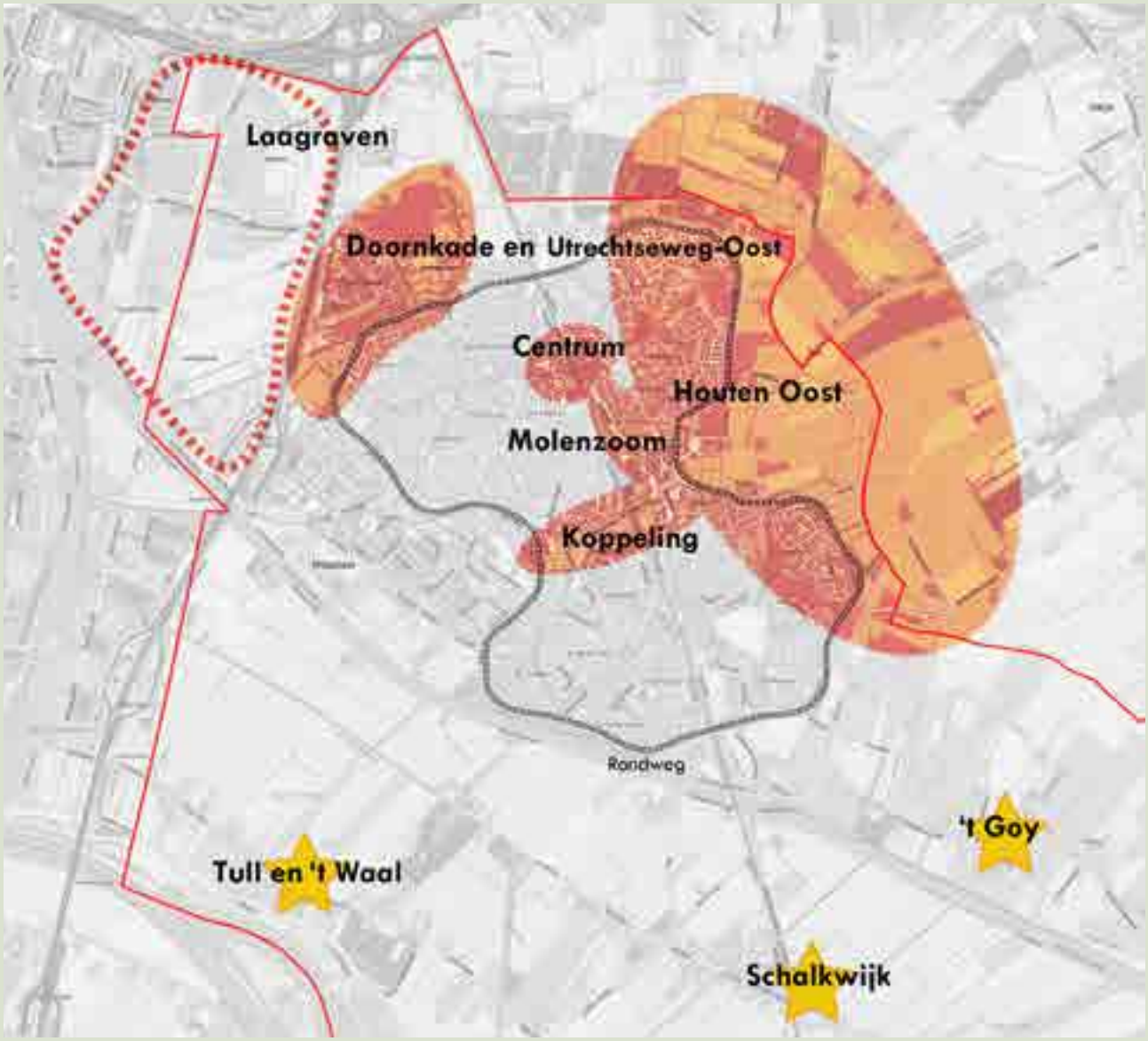
STUDIE VOORAF
VIER TOEKOMSTMODELLEN VOOR HOUTEN

gemeentegrens

zoekgebied woningbouw

kwaliteitsborging

beperkte woningbouw voor kwaliteits- en vitaliteitsborging

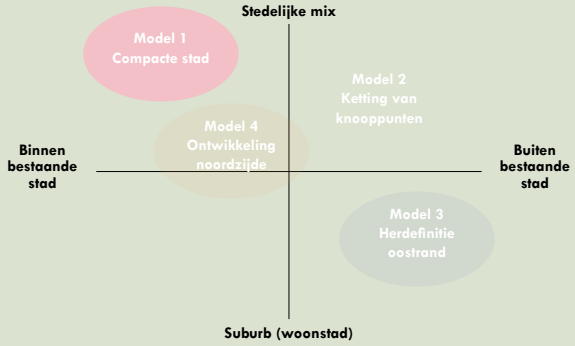


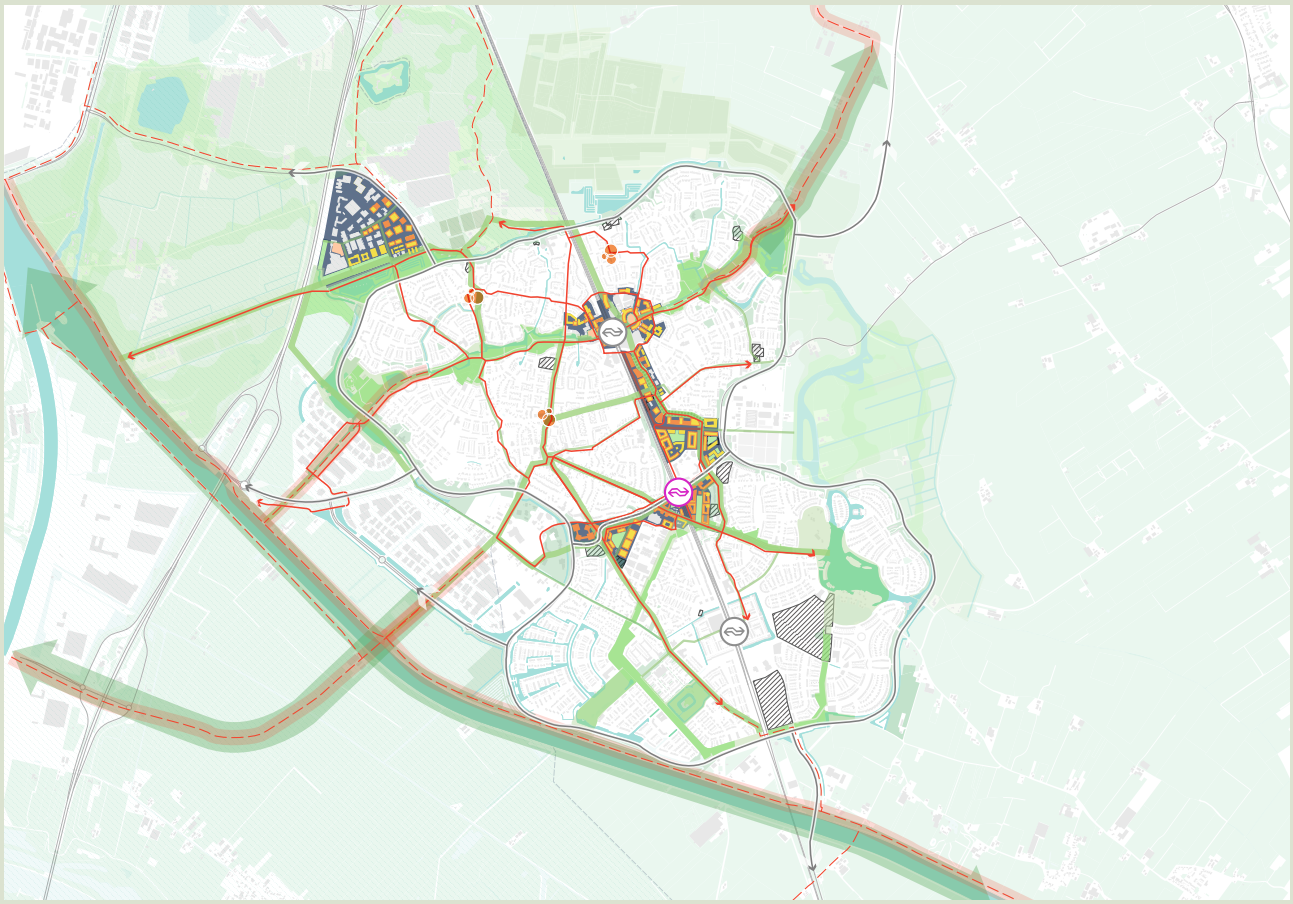
Ruimtelijk model 1: ‘Compact Houten’

De nieuwe woningen (voornamelijk gelijkvloers) worden door verdichting en herstructurering gerealiseerd op de binnenstedelijke locaties Centrum, Molenzoom, De Koppeling en Doornkade (aangevuld met locaties waar al woningbouw gepland is). Het Centrum is een (hoog)stedelijk gebied met een dynamische mix van wonen, werken en voorzieningen.

Dit geldt ook voor Molenzoom, waar de zuidzijde is getransformeerd tot een dicht woon- en werkgebied. De Koppeling heeft een nieuw treinstation, met daaromheen woningen en werkplekken in hoge dichtheid. De stedenbouwkundige structuur van deze locatie is verbeterd. Werkgebied Doornkade wordt gerevitaliseerd, waarbij woningen in hoge dichtheid worden toegevoegd.

In dit model is het landschap gevrijwaard van bebouwing. In Houten zelf is de groenstructuur verbeterd – bijvoorbeeld door de aanleg van groene boulevards. Het mobiliteitsnetwerk is geoptimaliseerd. Dit betekent onder meer de ombouw van De Koppeling tot stedelijke boulevard, een nieuwe busverbinding naar Bunnik, lagere parkeernormen en betere fietsverbindingen tussen Houten-Noord en -Zuid.





+

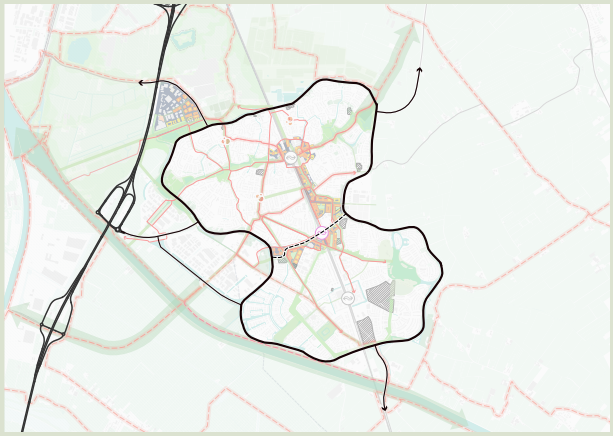
- Op de binnenstedelijke locaties kan in hoge dichtheden worden gebouwd. Daarmee wint station Houten aan betekenis en neemt het draagvlak voor (centrum)voorzieningen toe.
- Door de woningbouw te concentreren binnen de Rondweg blijft het landschap vrij van bebouwing.
- De locatie Doornkade wordt gemoderniseerd tot woon-werkgebied, waardoor de veroudering een halt wordt toegeroepen.

-

- Met de toevoeging van hoogstedelijke woonmilieus wordt onvoldoende voldaan aan de woningbehoefte van Houten.
- De vraag rijst of de 'hoogstedelijke' bebouwingsdichtheden bij het karakter van Houten passen.
- Weinig variatie in woonmilieus (stedelijk).
- Stedelijke verdichting bemoeilijkt moge- lijkheden voor klimaatadaptatie, zoals extra ruimte voor afkoppeling van hemelwaterafvoer.



Groen



Auto

hoofdontsluiting
vermindering verkeer



Openbaar vervoer

buslijnen en bushaltes
spoorlijn en treinstations
buslijn naar Bunnik

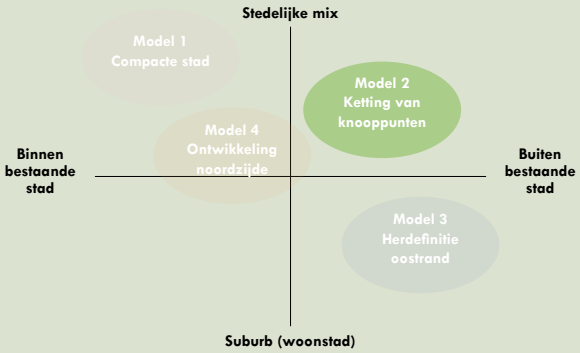


Fiets

bestaande structuur
nieuwe structuur

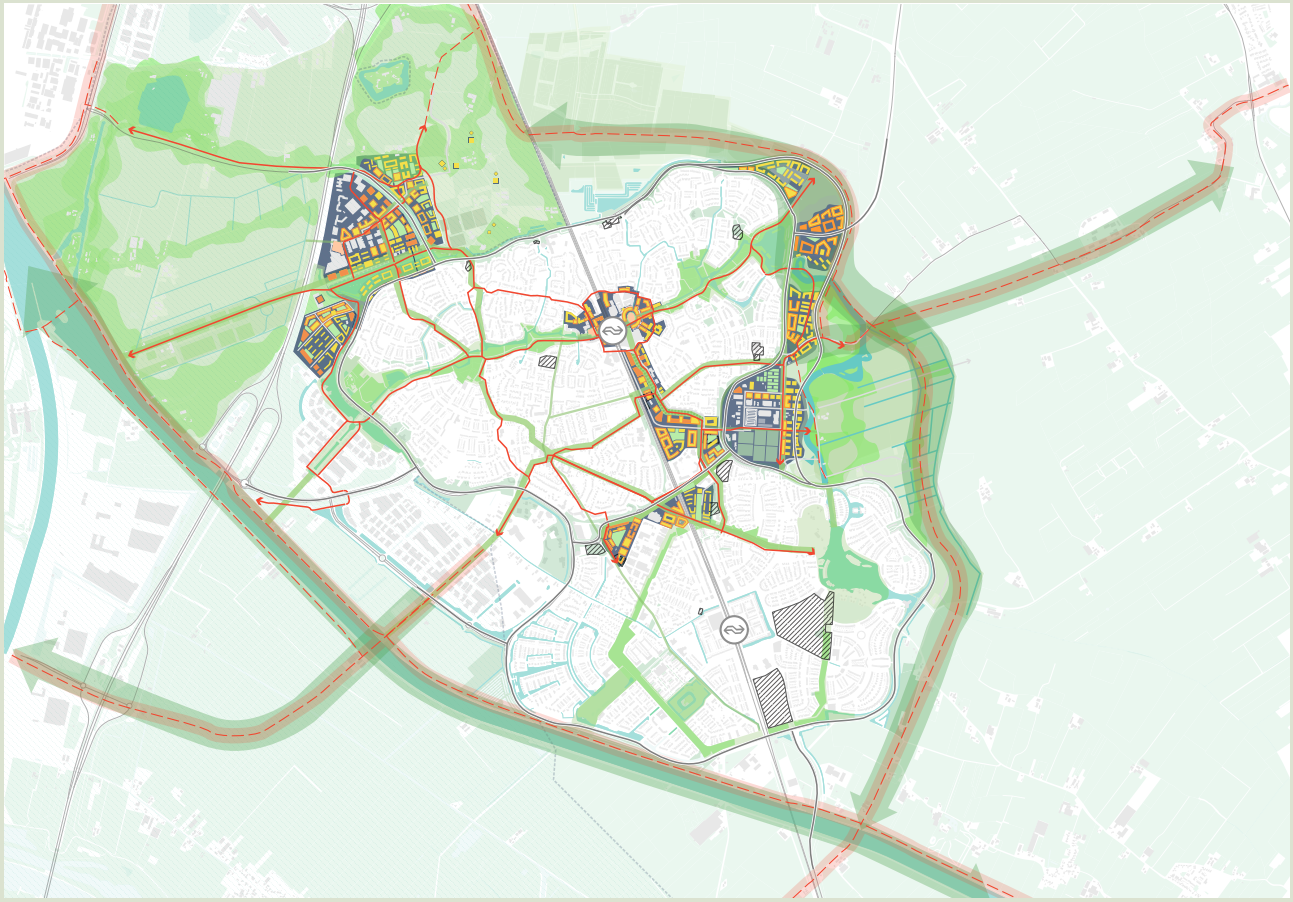
Ruimtelijk model 2: ‘Ketting van knopen’

In dit model komen alle zoekgebieden aan bod. Het Centrum ontwikkelt zich rondom het treinstation tot een locatie van regionale betekenis, met een hoge dynamiek (wonen, werken, voorzieningen). Molenzoom verandert vanwege de ligging naast het centrum eveneens in een stedelijk en dynamisch gebied – onder meer omdat de zuidzijde zich ontwikkelt tot een woongebied met hoge dichtheden. De Koppeling, Doornkade en Utrechtseweg-Oost transformeren ook in gemengde gebieden. In Houten-Oost worden woningen in redelijk hoge dichtheden gebouwd.



Aan de noord- en oostzijde is het profiel van de Rondweg aangepast, zodat woningen die worden toegevoegd met hun voorkanten naar het landschap staan. Aan de noordwestzijde is de Rondweg verplaatst – het oude profiel is ingericht als stadsstraat waar verschillende verkeersdeelnemers gebruik maken van dezelfde weg. Nieuwe openbaarvervoerlijnen verbinden Houten met de A12-zone, Bunnik en Utrecht Science Park. Door de inzet op deelauto’s en gereguleerd parkeren nemen minder bewoners een (tweede) auto. Daardoor neemt de behoefte aan parkeerplaatsen af.

In het omliggende landschap is ruimte beschikbaar voor duurzame vormen van energiewinning. De verbindingen tussen de bestaande kern en het landschap zijn verbeterd, net als de interne groenstructuur (met groene boulevards op Molenzoom en De Koppeling). Hier en daar zijn recreatie- en natuurgebieden gerealiseerd.



+

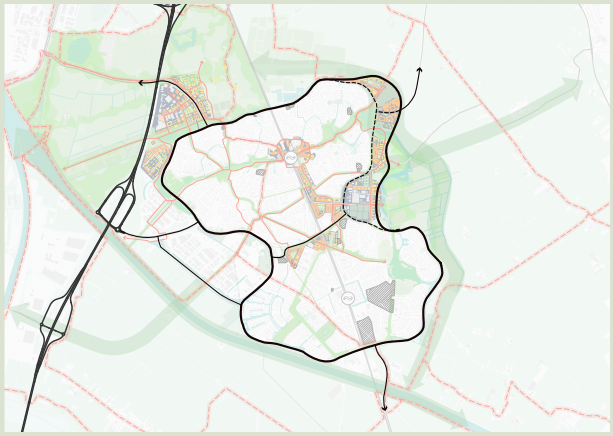
- Betere aansluiting op de regio, door een nieuwe hoogwaardige openbaarvervoerverbinding.
- Ook de nieuwe woningbouwlocaties zijn door deze verbinding goed ontsloten.
- Doornkade wordt gemoderniseerd tot woon-werkgebied, waardoor de langzame veroudering een halt wordt toegeroepen.

-

- Spreiding van de woningbouw betekent veel maatregelen: aanpassing van de Utrechtseweg, aanpassing van de Rondweg aan de oost- en noordzijde en meerdere nieuwe ov- en langzaamverkeerverbindingen.
- Leefbaarheid: het geluid van de snelweg A27 zorgt voor beperkingen.
- Spreiding betekent dat er per locatie mogelijk onvoldoende financieel draagvlak is voor een maatschappelijk programma – zoals basisschool, buurtcentrum en medische voorzieningen.
- Het verdwijnen van twee stukken open landschap, aan de oost- en noordzijde van Houten.
- Hogere verwachtingswaarde archeologie.

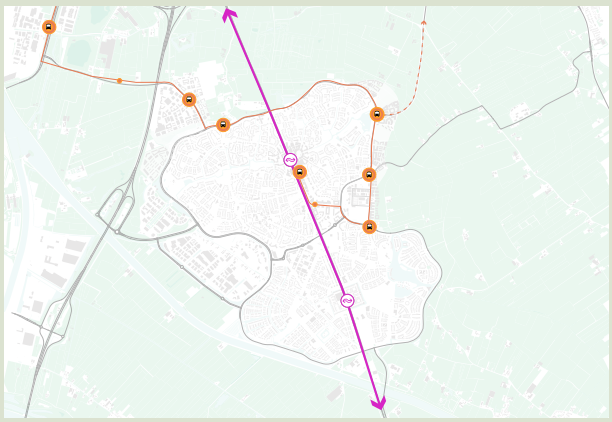


Groen



Auto

hoofdontsluiting
vermindering verkeer



Openbaar vervoer

buslijnen en bushaltes
spoorlijn en treinstations
buslijn naar Bunnik

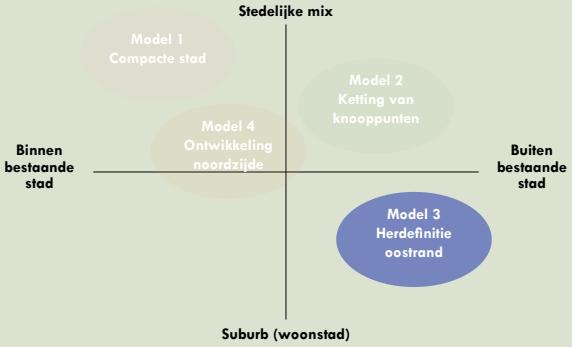


Fiets

bestaande structuur
nieuwe structuur

Ruimtelijk model 3: ‘Herdefinitie oostrand’

Naast binnenstedelijke locaties – Centrum en Molenzoom groeien uit tot stedelijke woon-werkgebieden met voornamelijk gelijkvloerse appartementen – zet dit model in op de ontwikkeling van Houten-Oost als uitbreidingsgebied. Daar moeten voornamelijk grondgebonden gezinswoningen verrijzen, passend bij het Houtense profiel van aangename woonplaats. Op de grens met het buitengebied worden ‘ecodorpen’ ontwikkeld, gemeenschappen die ecologisch, sociaal en economisch duurzaam zijn. Op Doornkade en in Hof van Wulven is een flink aantal arbeidsplaatsen toegevoegd. De mate waarin bewoners gebruik maken van verschillende vervoerswijzen (modal split) is in de nieuwe wijk aan de oostzijde min of meer vergelijkbaar met de huidige situatie. Dit geldt ook voor de parkeernormen. De wijk krijgt een fietsnetwerk dat goed aansluit op het bestaande netwerk, met een hoofdroute in oost-westrichting. Daarnaast zet het model in op openbaar vervoer (met een buslijn naar Bunnik en zelfs zelfrijdende elektrische karren tussen de uitbreidingswijk en de bestaande kern).



Voor de Rondweg zijn twee varianten denkbaar. De ‘inprikkers’ worden gespiegeld en ontsluiten aan de oostzijde het nieuwe uitleggebied. Daarmee komt de Rondweg ‘in’ Houten te liggen. Onderdoorgangen en overkluizingen zijn nodig om de barrièrewerking op te heffen. Het alternatief is om de Rondweg om Houten-Oost heen te leggen). Het huidige tracé krijgt dan de functie van stadsstraat. Net als in de andere modellen worden de verbindingen met het landschap verbeterd en recreatieve bestemmingen toegevoegd.



+

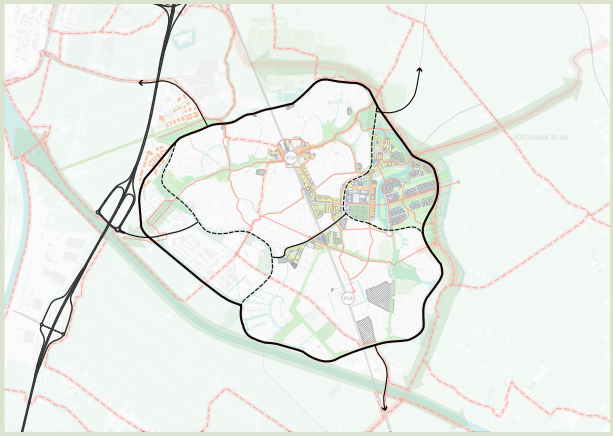
- Gemeente heeft veel grondeigendom.
- Mogelijk minder complexe ontwikkeling waar het gaat om het aantal stakeholders.
- Veel ruimte om een aantrekkelijke groene woonwijk te creëren.
- Kans samen met de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk om het Kromme Rijnlandschap opnieuw in te richten.
- Op korte termijn biedt Oost een beter financieel perspectief dan Noordwest.

-

- Met de ontwikkeling van Houten Oost als woningbouwlocatie zou het open landschap worden opgeofferd.
- Woningbouwontwikkeling zou plaatsvinden buiten de rode contour (past niet binnen huidig provinciaal beleid).
- De kans is groot dat hier een woonmilieu ontstaat dat lijkt op al bestaande woonmilieus (dit beantwoordt niet aan de woningbehoefte en bevordert de doorstroming niet).
- Bij de ontwikkeling van Oost moet Doornkade op termijn gerevitaliseerd dit vraagt de inzet van publieke middelen.
- Op langere termijn biedt Oost een slechter financieel perspectief, namelijk hogere beheer- en onderhoudskosten dan Noordwest (meer openbare ruimte).

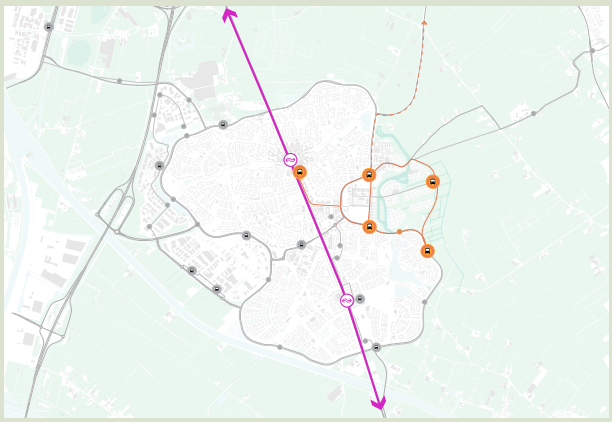


Groen



Auto

hoofdontsluiting
vermindering verkeer



Openbaar vervoer

buslijnen en bushaltes
spoorlijn en treinstations
buslijn naar Bunnik

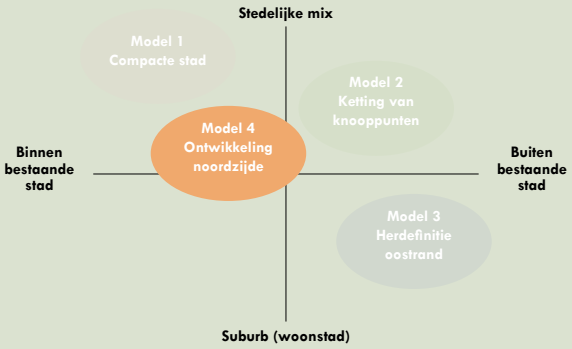


Fiets

bestaande structuur
nieuwe structuur

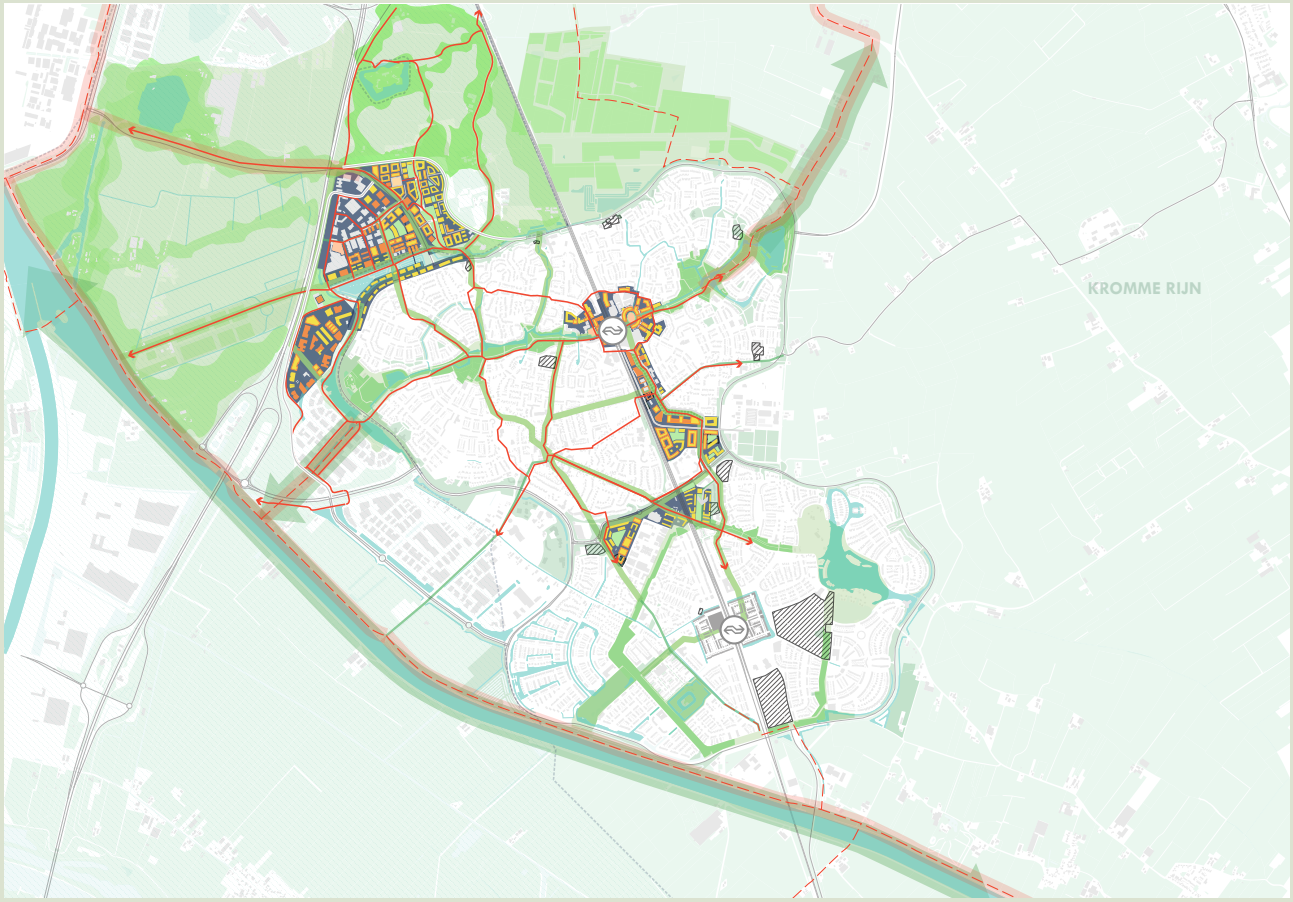
Ruimtelijk model 4: ‘Ontwikkeling noordzijde’

De woningbouwopgave krijgt in dit laatste model vooral beslag in Doornkade (als transformatielocatie) en delen van Utrechtseweg-Oost en Hof van Wulven als ‘uitleggebieden’. Doornkade ontwikkelt zich tot een stedelijk woon-werkmilieu met verschillende woningtypen, Utrechtseweg-Oost en Hof van Wulven tot gemengde stedelijke gebieden met een mix van wonen en werken. Ook de binnenstedelijke locaties Centrum, Molenzoom en De Koppeling worden benut – als (hoog)stedelijke woongebieden met voornamelijk gelijkvloerse woningen.



Vanwege de ontwikkelingen aan de noordwestzijde wordt de Utrechtseweg verlegd en omgebouwd tot een stedelijke boulevard. Langs de A27 wordt een parallelweg aangelegd die in het zuiden aansluit op De Rede. Ook de Rondweg is heringericht tot stedelijke boulevard. Het model biedt kansen om het openbaar vervoer te versterken – in samenhang met lagere parkeernormen en parkeerregulering –, met regionale buslijnen naar de A12-zone, Utrecht, Nieuwegein en Bunnik.

Aan de oostkant wordt de recreatieve en ecologische betekenis van het landschap vergroot. De fietsverbindingen met de bestaande kern worden verbeterd, de interne groenstructuur versterkt.

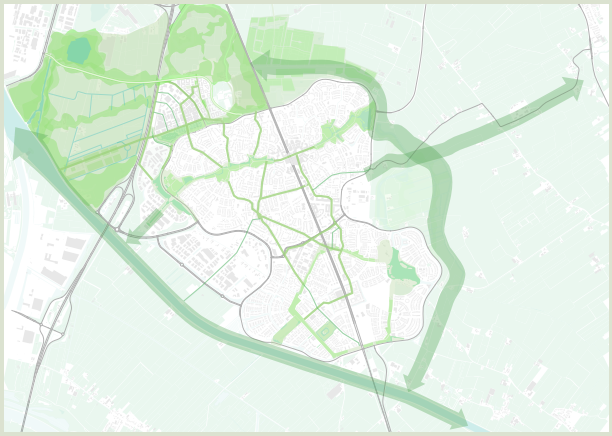


+

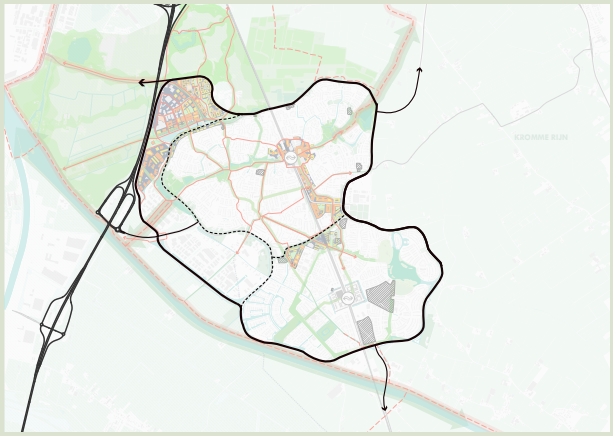
- Kans om van Doornkade en andere delen van Noordwest (stadsrandzones) een kwaliteitsimpuls te geven en samenhangende woon-werkgebieden te ontwikkelen waardoor revitalisatie van Doornkade niet nodig is.
- Kans om totale stedenbouwkundige structuur in Noordwest te verbeteren en te verbinden met de bestaande kern van Houten.
- Kans om aan te haken bij regionale dynamiek van de A12-zone en Nieuwe Hollandse Waterlinie.
- Kans om te voldoen aan de woningbehoefte en hiervoor stedelijke woonmilieus en groene stedelijke woonmilieus met een dorps karakter toe te voegen.
- Kans om de landschappelijke structuren en verbindingen in en met het gebied te versterken.
- Kans om op lange termijn (na 2040) Houten-West (omgeving Rondeel, Meerpaal) een kwaliteitsimpuls te geven en mogelijk te transformeren naar gemengde woon-werkgebieden.
- Noordwest ligt gunstig in de regio en groene buffer (Laagraven-Oost) met Utrecht en Nieuwegein blijft behouden.
- Noordwest stimuleert duurzaam ruimtegebruik (benutten van bestaande kern).
- Houten-Oost blijft gevrijwaard van bebouwing.
- Op langere termijn biedt Noordwest een beter financieel perspectief, namelijk lagere beheer- en onderhoudskosten dan Oost.
- Ligt gunstig in de regio en groene buffer met Utrecht en Nieuwegein blijft behouden.

–

- Omdat er veel verschillende grondeigenaren zijn bestaat er onzekerheid waar wel en waar geen ontwikkelingen plaats kunnen vinden.
- Door milieucirkels rond bestaande bedrijven kan niet (direct) overal nieuwe woningbouw plaatsvinden.
- Inpassing Oud-Wulven vraagt extra aandacht.
- Het geluid van de A27 zorgt voor beperkingen in de hoogte van de nieuwbouw. Ook zijn ruimtelijke ingrepen nodig voor een fijn woonklimaat.
- Op korte termijn biedt Noordwest een slechter financieel perspectief dan Oost

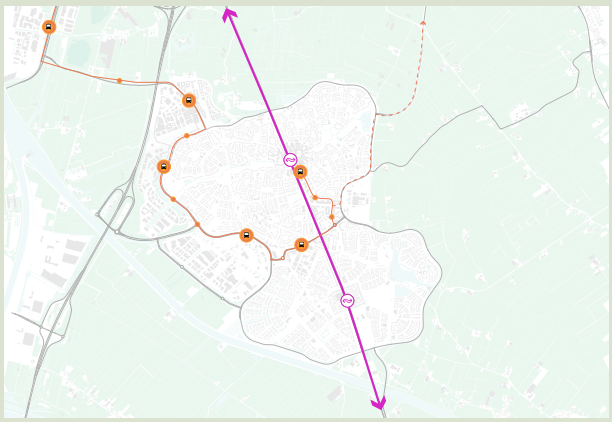


Groen



Auto

- hoofdontsluiting
- vermindering verkeer



Openbaar vervoer

- buslijnen en bushaltes
- spoorlijn en treinstations
- buslijn naar Bunnik



Fiets

- bestaande structuur
- nieuwe structuur



3

RUIMTELIJKE KOERS - VISIE EN MAATREGELEN



'Bouw woon-leefgroepen waar senioren en jongeren elkaar helpen bij dingen die de ander niet kan'

Deelnemer startbijeenkomst, 12 juni 2019

Foto: Schoneburgsepad





Houten in 2040

Deze kaart geeft de gewenste situatie in 2040 weer

Legenda

- gemeentegrens
- verstedelijkt gebied
- bedrijventerrein
- historisch centrum

Mobiliteit

- snelweg
- spoorlijn
- treinstation
- (h)ov en halte
- bestaande hoofdfietsstructuur
- nieuwe hoofdfietsstructuur
- Rondweg
- 'knip' autoverkeer
- inprikker
- nieuwe verbinding

Groen in Houten

- bestaande groene hoofdstructuur
- nieuwe groene hoofdstructuur
- groene verbinding gecombineerd met langzaam verkeer en ov
- verbetering van groen in bestaande straten
- zoekgebied sportveld
- zoekgebieden park
- binnentuin

Nieuwe ontwikkelingen

- sport- en werklandschap met bebouwing
- Deelgebieden Ruimtelijke Koers
- te ontwikkelen gebied (groen en poreus)
- te intensiveren sport- en onderwijszone
- mogelijke toevoeging woningbouw

Landschappen

- Nieuwe Hollandse Waterlinie
- parken en erfgoed in Nieuwe Hollandse Waterlinie
- Ringpark Utrecht
- Kromme Rijnvallei
- Rivierlandschap (Lek)
- Speelbos Nieuw-Wulven
- water
- bos



Houten 2040 in vogelvlucht



3.1 Van vier modellen naar een koers

De woningbouwambities voor 2040 passen in de ontwikkelingsgeschiedenis van Houten. Maar de wijze waarop hier invulling aan wordt gegeven breekt met een Houtense traditie. De tijd van uitbreiden – zoals bij de vorige twee woningbouwopgaven (groeikernenbeleid, Vinex) – ligt achter ons. Door de benutting en vergroening van binnenstedelijke locaties ontwikkelt Houten zich tot een 'compacte en verbonden kern in het groen'. Daarmee levert de Koers de bouwstenen om van Houten een 'leefbare en diverse woonplaats' te maken, 'duurzaam' en 'gelegen in een aantrekkelijk landschap', waar een 'groene fietsstructuur als vanouds als onderlegger fungeert'.

Deze visie is nadrukkelijk ook gebaseerd op het ruimtelijke DNA van Houten, zoals omschreven in paragraaf 2.4. De specifieke ruimtelijke kenmerken die Houten tot zo'n gewaardeerde woonomgeving maken, worden in de visie namelijk behouden en versterkt. Het gaat dan om de groenstructuur, de hoogwaardige openbare ruimte, de menselijke maat en sociale veiligheid, de centrale ligging en de kwaliteit van de voorzieningen. Maar dat betekent anderzijds niet dat we Houten op precies dezelfde manier verder ontwikkelen, als voorheen. Inzichten veranderen voortdurend en het DNA van Houten staat daarom niet vast. Houten op precies dezelfde manier verder ontwikkelen, als voorheen. Inzichten veranderen voortdurend en het DNA van Houten staat daarom niet vast. Houten blijft werken aan verbetering, zoals dat ook in de afgelopen jaren is gedaan.

Een visie op basis van het DNA probeert de belangrijkste kwaliteiten te behouden en te versterken, maar probeert ook nieuwe kwaliteiten toe te voegen, die Houten nog niet heeft, zoals nieuwe woon- en werkmilieus, voor de veranderende demografische behoeftes. De veranderingen vinden overigens plaats in een beperkt deel van Houten, waarbij het overgrote deel van Houten zijn huidige opzet behoudt.

De modellenstudie uit het vorige hoofdstuk onderschrijft de gekozen richting. Met de Ruimtelijke Koers kiest Houten voor een balans tussen het benutten van de binnenstedelijke locaties Centrum, Molenzoom en Koppeling, met een verdichting die nieuw voor Houten is, maar wel past bij de Houtense context. En daarnaast het toevoegen van een nieuw woon-werkmilieu in Houten Noordwest. de Koers kiest nadrukkelijk niet om alle benodigde woningen binnen de kern Houten te bouwen. Bij elkaar kiest de Koers voor het behouden en versterken van het omliggende landschap, het verbeteren van bestaande binnenstedelijke locaties, een duurzaam compact Houten, het inspelen op de woningbouwbehoefte en het aanhaken bij regionale dynamiek.

In lijn met de weloverwogen keuze voor een compact Houten kiest de Ruimtelijke Koers voor de ontwikkeling van de locaties Hof van Wulven, Doornkade en Utrechtseweg-Oost aan de noordwestkant van Houten. Dit is geen vanzelfsprekende keuze. De herontwikkeling van de binnenstedelijke locaties en de locaties aan de noordwestkant van Houten is complex, zeker in vergelijking met de bouw van een woonwijk in het open gebied aan de oostzijde waar een groot deel van de grond in eigendom is van de gemeente. Juist door de verleiding van de makkelijke weg te weerstaan, toont de Ruimtelijke Koers lef en zet het twee fundamentele principes voorop: het sparen en versterken van de fraaie landschappen rondom Houten en het inzetten van de woningbouwambities om bestaand Houten fundamenteel beter te maken.

In de paragrafen 3.2 gaan we dieper in op de keuzes voor verdichting van de bestaande stad enerzijds en de ontwikkeling van Noordwest (in plaats van Oost) anderzijds. In paragraaf 3.3 is uiteengezet hoe het woningbouwprogramma er tot 2040 uit ziet (zowel kwantitatief als kwalitatief). In paragraaf 3.4 zijn de contouren beschreven van het werk- en voorzieningenprogramma.

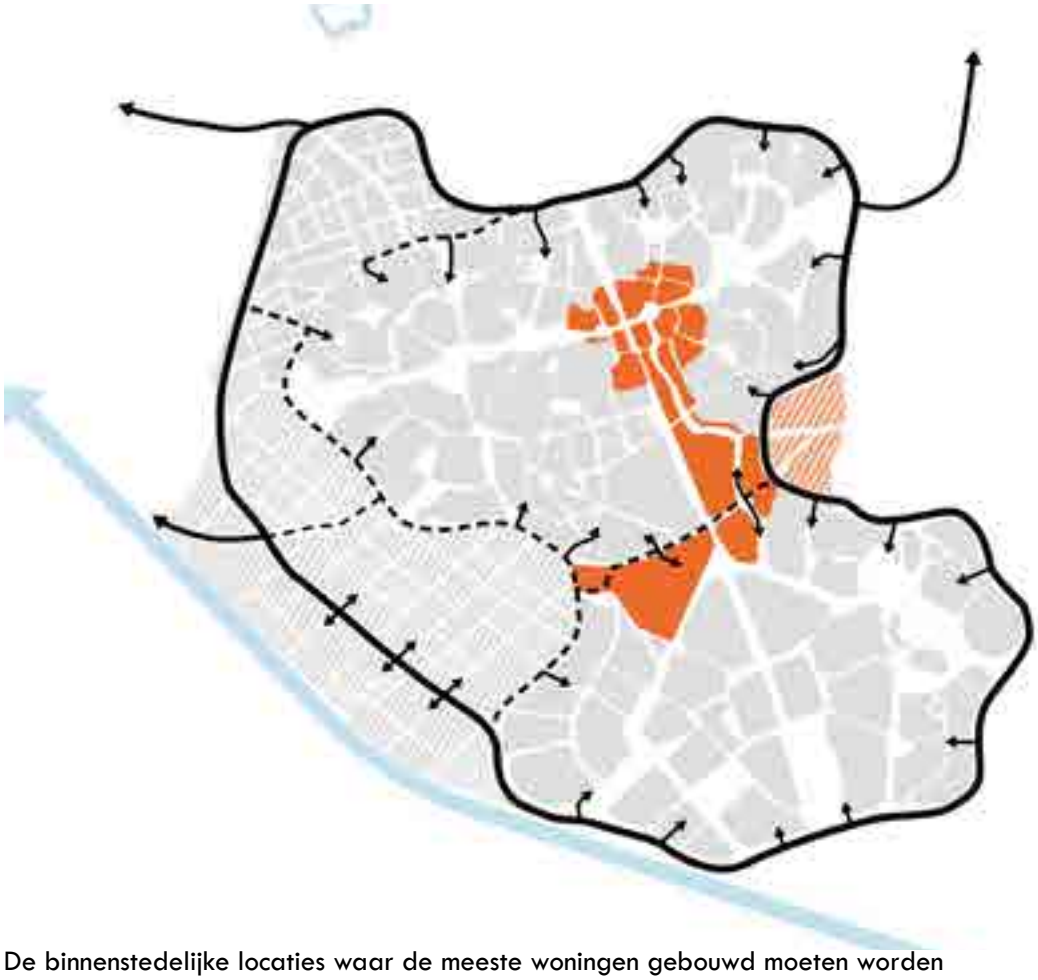
Om een 'compact en verbonden Houten in het groen' tot volle wasdom te laten komen, zijn op het niveau van heel Houten structurele ingrepen nodig. Die hebben vooral betrekking op de openbare ruimte en het landschap – zoals hierboven beschreven van cruciaal belang –, mobiliteit, duurzaamheid en stedenbouw. In de

3.2 Op koers

1 Compact Houten

Zoals al aangestipt in 3.1 is het vanwege de ligging in een regio waar het landschap onder druk staat nauwelijks nog uit te leggen om open en waardevol landschap in te ruilen voor de bouw van nieuwe woonwijken. Het landschap staat immers al genoeg onder druk, schrijft ook het Planbureau voor de Leefomgeving. Het besluit om de woningbouwopgave met verdichting op te lossen is vanuit die optiek een legitieme. Daarnaast is een compact Houten duurzamer, zo blijkt uit vele onderzoeken. Studies hebben aangetoond dat meer compacte woonwijken netto minder energie verbruiken, zowel qua energievraag van de woningen, als de mobiliteit. De potentie tot opwekking is bij hogere dichtheden minder hoog. Maar het netto resultaat is gunstiger. Het ruimtebeslag is minimaal, er wordt optimaal gebruik gemaakt van voorzieningen en infrastructuur en de distributie en het gebruik van energie is efficiënter georganiseerd. Ook vinden er minder verkeersbewegingen plaats – de verplaatsingsbehoefte is immers beperkt, omdat de stedelijke economie een grote zelfstandigheid heeft.

Verdichting biedt mogelijkheden voor functiemenging en het in leven houden van voorzieningen. Met de verdichting vindt tegelijkertijd een vergroening van de openbare ruimte plaats, door betere benutting van bestaande ruimte en het weghalen van parkeren in de openbare ruimte. Verdichting wordt gebruikt als vehikel om te vergroenen, mobiliteit anders te organiseren, een goede mix te krijgen in doelgroepen en de leefkwaliteit van Houten zelf te verhogen. Door in te zetten op de herontwikkeling van bestaande locaties kan de algehele leefkwaliteit van Houten worden vergroot – door een divers aanbod van woningtypen, een verbeterde bereikbaarheid, een aangename mix van voorzieningen, een hoogwaardige en groene openbare ruimte –, terwijl de status van fijne woonkern blijft gehandhaafd.



De binnenstedelijke locaties waar de meeste woningen gebouwd moeten worden

Op de locaties Centrum, Molenzoom en De Koppeling worden de komende tien jaar een groot deel van de benodigde woningen toegevoegd. Het Centrum krijgt een stedelijke dynamiek, waar wonen (voornamelijk gelijkvloerse appartementen), werken, winkels en voorzieningen gecombineerd worden. Op deze manier wordt optimaal gebruik gemaakt van het treinstation en kan het Centrum zich positioneren als een gebied van regionale betekenis - denk aan de vestiging van een mbo, een hotel, zorginstellingen en culturele voorzieningen. De Molenzoom krijgt een vergelijkbare invulling. Aan de zuidkant transformeert het gebied van een kantorenpark naar een gemengd woon-werkgebied. De structuur van De Koppeling krijgt een verbeterslag, onder meer door het toevoegen van woningen en werkplekken.

Ook met de keuze voor Noordwest, en niet voor een grootschalige uitbreiding van Oost, kiezen we voor het benutten van plekken binnen de bestaande kern, die nu onderbenut zijn (o.a. Doornkade, kassencomplex), met beperkte uitbreiding in het landschap (ter plaatse van Hof van Wulven en de voetbalvelden). De bouw van woningen vindt dus voornamelijk plaats in het Centrum, Molenzoom, de Koppeling en Noordwest. Daarmee kiest Houten niet voor de makkelijkste weg, wel voor de meest duurzame, kwalitatieve en regionaal georiënteerde weg.

De bestaande woonbuurten zullen blijven zoals ze zijn. Wanneer we de woningdichtheid verlagen is er meer oppervlak nodig om hetzelfde aantal woningen te bouwen. Dit zal impact hebben op de visie voor Houten. Door voorzichtig op een aantal plekken een hogere dichtheid toe te passen kunnen we het ruimtegebruik van nieuwbouw beperken. Uiteraard moeten nieuwe wijken in hogere dichtheden zorgvuldig ontworpen worden, zodat ze passen bij het Houtens DNA. We noemen dit Houtense stedelijkheid.

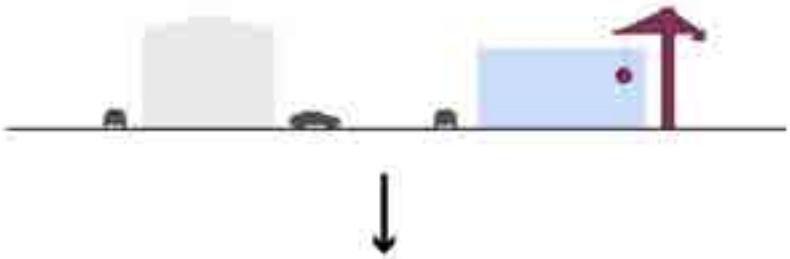
2 Open landschap rondom Houten

De modellenstudie brengt een belangrijk, maar onderschat argument op tafel. De focus op bestaand Houten en Noordwest – in plaats van Houten-Oost – betekent niet alleen dat het omliggende landschap gespaard wordt, maar ook versterkt. Dit is in een drukke en dynamische Utrechtse regio geen overbodige luxe. In een regio

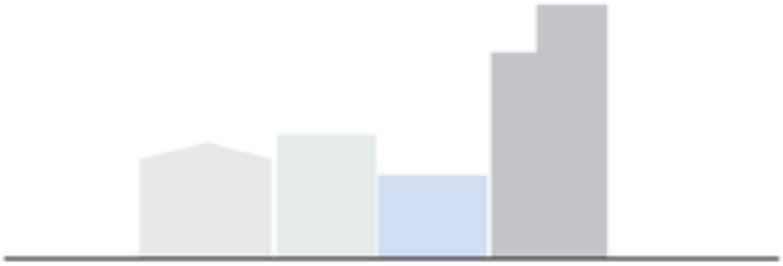


Het Rond in het Centrum

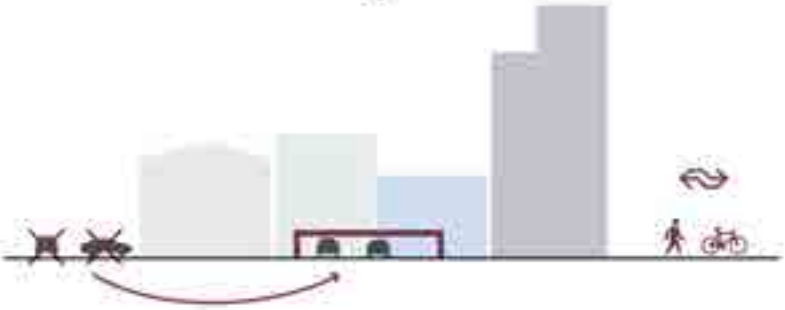
onderbenutte kern



verdichting + betere benutting



andere mobiliteit



vergroening + verduurzaming



mix van doelgroepen



Integrale ontwikkeling

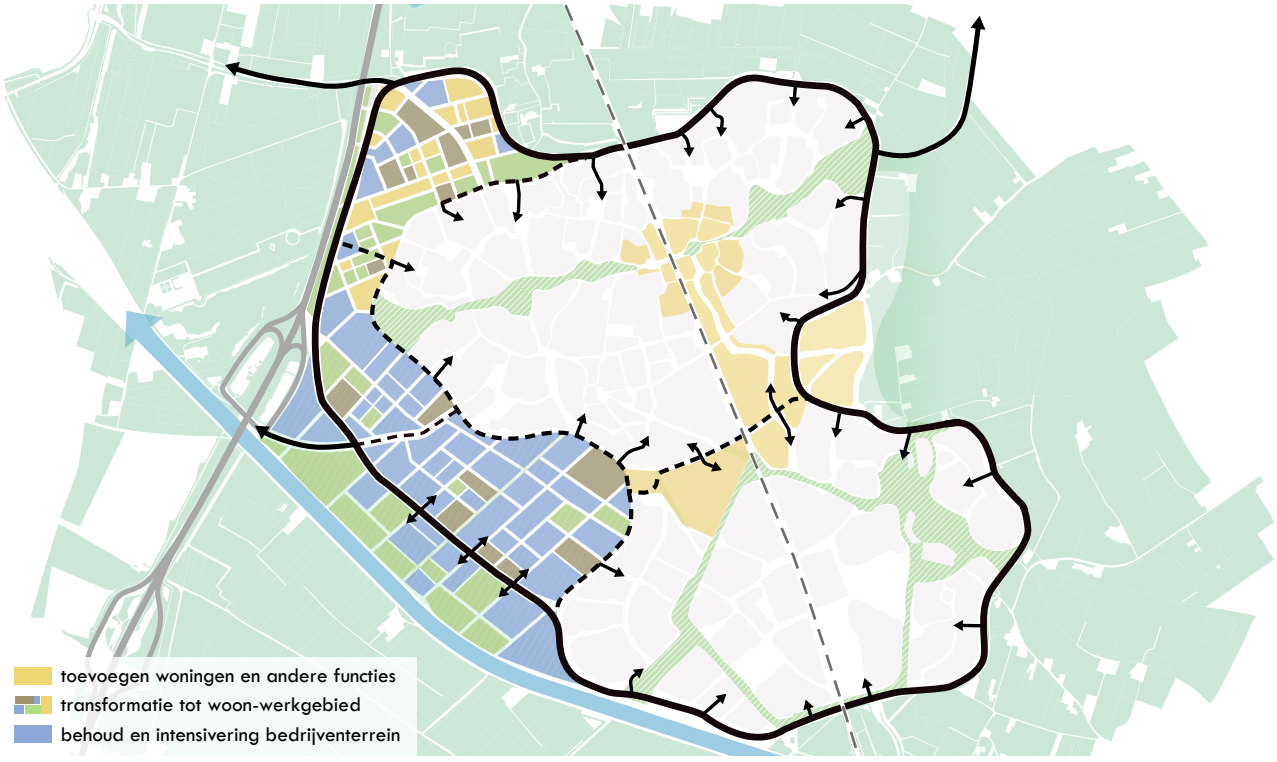
waar het landschap onder druk van verstedelijking staat, is het waardevol om deze te behouden. In het huidige beleid van de Provincie - en naar verwachting ook toekomstig beleid - redeneert de provincie ook op die manier.

Bij een eventuele keuze voor Houten-Oost zou dit botsen met dit beleid: Houten-Oost is uitleg, ligt niet aan hoogwaardig OV (dit zou je kunnen introduceren, maar ligt niet direct voor de hand) en niet in de (zeer) directe nabijheid van een bestaand of nieuw knooppunt. Het besluit om de woningbouwopgave in de bestaande kern met verdichting en in Noordwest op te lossen is vanuit dit aspect een verklaarbare.

De Provincie Utrecht (Utrecht Buiten, juni 2017) heeft becijferd dat er in de regio een tekort van 550 hectare aan recreatief groen is.. Kortom: als Houten zijn steentje bijdraagt in het oplossen van het woningbouwvraagstuk, dient Houten ook verantwoordelijkheid te nemen voor het landschappelijke deel. De keuze voor Noordwest in plaats van Houten-Oost is een goede eerste stap, het landschap van de Kromme Rijn blijft gevrijwaard van grootschalige bebouwing, maar landschappelijke investeringen zijn (naast de focus op woningbouw en verkeersmaatregelen) eveneens noodzakelijk.

Denk dan aan het realiseren van natuur- en recreatiegebieden op korte afstand (2,5 kilometer). De omgeving van Houten biedt daarvoor voldoende aanknopingspunten: het landschap van de Oude Kromme Rijn, het bos van Nieuw-Wulven, de stroomruggen bij 't Goy, het ontginningslandschap op het Eiland van Schalkwijk en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Die landschappen gelden niet alleen als welkome uitloopgebieden, maar dragen ook bij in de aanpak van de wateropgave en het vergroten van de biodiversiteit. En omdat de oostzijde gevrijwaard blijft van bebouwing kan dit landschap ruimte bieden aan recreatie en natuur, waarbij ingezet wordt op ecologie door royale oevers en overgangen tussen nat en droog.

De Ruimtelijke Koers biedt de kans om met de regio en de buurgemeenten te spreken over het op de agenda zetten van ruimte voor natuur, recreatie en ecologie zowel in de zone van de Oude Kromme Rijn als het landschap tussen Houten, Utrecht en Nieuwegein (Laagraven, Nieuwe Hollandse Waterlinie).



Door de ontwikkeling van Noordwest kan op termijn de hele westzijde vernieuwd worden

3 Kwaliteitsimpuls voor Houten Noordwest en Doornkade

De modellenstudie toont aan dat het ontwikkelen van meerdere locaties (bijvoorbeeld zowel Noordwest en Oost), mede vanwege de noodzakelijke investeringen, niet de voorkeur heeft. In dit licht biedt woningbouw aan de noordwestzijde van Houten interessante mogelijkheden. Zo kan met name het bedrijventerrein Doornkade uitgroeien tot een modern woon-werkgebied en ontstaan er mogelijkheden voor de realisatie van 'robuuste' landschaps- en mobiliteitsstructuren van regionaal belang. Door de Doornkade te herontwikkelen brengen we nieuw leven in dit bedrijventerrein.

Indien de Ruimtelijke Koers niet voor ontwikkeling aan de Noordwestzijde van Houten zou kiezen, is het zeer waarschijnlijk dat de Doornkade op termijn gerevitaliseerd zou moeten worden dan wel een kwaliteitsimpuls zou moeten krijgen., Het is reëel dat dit de inzet van publieke middelen vraagt. Daarmee heeft de keuze voor het investeren en geven van een kwaliteitsimpuls in de Doornkade ook een positieve financiële component voor de gemeente op termijn.

Er is dus de kans om van Doornkade een modern woon-werkgebied te maken, op korte afstand van Utrecht. Een woon- en werkmilieu dat Houten nog niet heeft. Milieutechnisch is het zeker mogelijk om hier woningen te realiseren. Wonen en werken hoeven elkaar niet te bijten. Functiemenging geeft voordelen: optimaal ruimtegebruik, faciliteiten delen, synergie t.a.v. energie en circulariteit, meer levendige werkomgeving, verminderen woon-werkverkeer.

Uiteraard is er ook een aantal uitdagingen rond logistiek, geluid, overlast en stank die opgelost kunnen worden door een zonering aan te brengen binnen functiemenging, zware logistiek te scheiden, bouwkundige oplossingen en uit te gaan van lichte en schone bedrijvigheid. Menging op blokniveau is daarbij niet per se het doel. Voor het gebied Noordwest geldt dat niet het gehele gebied gemengd zal zijn. Een zone van 200-300 meter langs de A27 blijft bedrijventerrein ter plaatse van Doornkade. Dan volgt een overgangszone met een menging van functies, ongeveer tot aan de huidige Utrechtseweg. Hof van Wulven en het gebied ten oosten van Utrechtseweg worden vooral groenstedelijke woongebieden.

De herontwikkeling van Doornkade, Hof van Wulven en Utrechtse-weg-Oost tot stedelijke woon-werkmilieus en groene woonmilieus biedt kansen om de stedenbouwkundige structuur van Houten-Noordwest een opknapbeurt te geven. De groene kwaliteiten in het gebied worden zo veel mogelijk behouden en versterkt en waar mogelijk verder uitgebreid. Daarbij wordt de historische relatie met kasteel Heemstede versterkt en wordt het groen tussen de bestaande Rondweg en Doornkade nog meer aangewend voor recreatief gebruik.

De ontwikkeling van Doornkade, Utrechtseweg-Oost en Hof van Wulven vergt wel kostbare infrastructurele ingrepen. Zo is een parallelweg langs de A27 nodig, moet de Utrechtseweg verbreed en dient een deel van de Rondweg verlegd te worden (hierover later meer). Investeringen in de bus- en fietsinfrastructuur zijn cruciaal om Houten als 'voorbeeldstad voor fietsers' overeind te houden. Bij de ontwikkeing van Noordwest moet rekening worden gehouden met geluid- en luchteisen vanwege de nabijheid van de A27. Om woningbouw tussen de snelweg en het huidige tracé van de Rondweg mogelijk te maken, is een zonering nodig en zijn geluid afschermende maatregelen noodzakelijk.
Er liggen kansen om in navolging van deze langjarige ontwikkeling de naastgelegen bedrijventerreinen op te knappen, aangezien bijvoorbeeld Het Rondeel over 20 jaar aan vernieuwing toe is. Het is daarbij verstandig om in te spelen op bestaande initiatieven, zoals de ontwikkeling van een sport- en werklandschap op De Meerpaal.

4 Veranderende woningbehoefte

Met de herontwikkeling van de onbenutte locaties in de bestaand Houten (zoals Centrum, Molenzoom en De Koppeling) wordt voldaan

aan de groeiende variatie in de woningvraag – appartementen voor senioren, betaalbare gezinswoningen voor starters –, het zorgen voor een stedelijke mix aan functies en het introduceren van nieuwe en duurzame vormen van mobiliteit – waarin de auto niet per se een hoofdrol vervult. Uitgaande van veranderende woningbehoefte van Houten, waarbij ruimte geboden moet worden voor jongeren en ouderen en er behoefte is aan een segment goedkoop en middenduur, en met name appartementen op korte afstand van voorzieningen, ligt het niet voor de hand om in Oost meer te bouwen van hetzelfde aanbod wat Houten al heeft, of zelfs in lagere dichtheden. Houten Noord-West kan juist zowel stedelijke woonmilieus bieden als meer groene woonmilieus met een dorps karakter.

5 Regionale dynamiek (onder andere mobiliteit, Nieuwe Hollandse Waterlinie)

De keuze voor Noordwest opent zoals gezegd deuren naar de regio. Niet alleen liggen er mogelijkheden om aan te haken bij regionale projecten en initiatieven – zoals de A12-zone en de mogelijke openbaarvervoerverbinding tussen Leidsche Rijn, Lunetten en Utrecht Science Park, maar ook landschappelijke structuren zoals de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Noordwest is daarmee veel beter verbonden met Utrecht en de regio (tav fiets en OV), wat daarmee bijdraagt aan vermindering van mobiliteitsprobleem, vergeleken met een meer op auto gericht Houten Oost. De mobiliteits- en landschapsmaatregelen zijn van regionaal belang – dit biedt mogelijkheden voor de realisatie van 'robuuste' structuren en voor cofinanciering. Qua landschap is er de kans om de Nieuwe Hollandse Waterlinie aan beide zijden van de A27 met elkaar te verbinden. Het is niet de insteek van de Ruimtelijke Koers om Houten vast te bouwen aan Utrecht. Het open landschap met een grote cultuurhistorische waarde tussen Houten, Nieuwegein en Utrecht blijft behouden en zal vanwege haar cultuurhistorische waarde (Nieuwe Hollandse Waterlinie en kasteel van Heemstede) en recreatieve waarde behouden blijven en vormt dus voor een natuurlijk overgangsgebied tussen Utrecht en Nieuwegein en Houten. Plannen van de provincie als het Ringpark spelen hier ook op in. Juist door de ontwikkeling in Noordwest kunnen er investeringen worden gedaan die de verbindingen tussen de landschappen over de snelweg verbeteren.

6 Financieel strategische keuze

De keuze voor woningbouwontwikkeling in Noordwest is niet gebaseerd op basis van de uitkomsten van de financieel-strategische verkenning naar de haalbaarheid en uitvoerbaarheid op korte termijn. De keuze voor Noordwest heeft naar verwachting wel een positief effect op de gemeentelijke begroting op lange termijn. Ontwikkelen binnen de bestaande kern van Houten betekent het beter benutten van de bestaande stedelijke ruimte met een hogere opbrengst (ozb) tegen een relatief beperkte stijging van beheer- en onderhoudslasten van het openbaar gebied. Op langere termijn betekent dit een wezenlijke financiële bijdrage aan de gemeentelijke financiën. Een kwantitatieve inschatting is lastig te maken aangezien extra woningen ook leiden tot meer inwoners en meer kosten (bijv. voor zorg, WMO etc.). Deze kosten zouden er echter ook zijn wanneer buiten de bestaande kern zou worden ontwikkeld.

De keuze voor Noordwest is hoofdzakelijk een kwalitatieve keuze voor de toekomst voor Houten als geheel. De ontwikkeling van Houten Noordoost geeft een kwaliteitsimpuls aan stadsrandachtige zones en aan de Doornkade. Het is realistisch te veronderstellen dat de Doornkade op termijn gerevitaliseerd zou moeten worden danwel een kwaliteitsimpuls zou moeten krijgen om ook in de toekomst goed te kunnen blijven functioneren. Het is reëel te veronderstellen dat dit inzet van publieke middelen vraagt op termijn. Het is op dit moment niet te kwantificeren hoeveel en op welk moment dit om vraagt. Wel geldt dat de Ruimtelijke Koers, door de keuze voor (her) ontwikkeling van Noordwest, reeds voorziet in deze toekomstige gebiedsopgave.

	Noordwest	Oost
Voordelen	• Kans om Doornkade en andere delen van Noordwest (stadsrandzones) een kwaliteitsimpuls te geven en samenhangende woon-werkgebieden te ontwikkelen waardoor revitalisatie van Doornkade niet nodig is. • Kans om totale stedenbouwkundige structuur in Noordwest te verbeteren en te verbinden met de bestaande kern van Houten. • Kans om aan te haken bij regionale dynamiek van de A12-zone en Nieuwe Hollandse Waterlinie. • Kans om te voldoen aan de woningbehoefte en hiervoor stedelijke woonmilieus en groene stedelijke woonmilieus met een dorps karakter toe te voegen. • Kans om de landschappelijke structuren en verbindingen in en met het gebied te versterken. • Kans om op lange termijn (na 2040) Houten-West (omgeving Rondeel, Meerpaal) een kwaliteitsimpuls te geven en mogelijk te transformeren naar gemengde woon-werkgebieden. • Noordwest ligt gunstig in de regio en groene buffer (Laagraven-Oost) met Utrecht en Nieuwegein blijft behouden. • Noordwest stimuleert duurzaam ruimtegebruik (benutten van bestaande kern). • Houten-Oost blijft gevrijwaard van bebouwing waardoor hier kansen zijn voor recreatie, landschap en energieopwekking. • Noordwest biedt ontwikkelpotentie op de langere termijn (na 2040). • Op langere termijn biedt Noordwest een beter financieel perspectief, namelijk lagere beheer- en onderhoudskosten dan Oost.	• Gemeente heeft veel grondeigendom. • Mogelijk minder complexe ontwikkeling waar het gaat om het aantal stakeholders. • Veel ruimte om een aantrekkelijke groene woonwijk te creëren. • Kans samen met de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk om het Kromme Rijnlandschap opnieuw in te richten. • Op korte termijn biedt Oost een beter financieel perspectief dan Noordwest.
Nadelen	• Omdat er veel verschillende grondeigenaren zijn bestaat er onzekerheid waar wel en waar geen ontwikkelingen plaats kunnen vinden. • Door milieucirkels rond bestaande bedrijven kan niet (direct) overal nieuwe woningbouw plaatsvinden. • Inpassing Oud Wulven vraagt extra aandacht. • Het geluid van de A27 zorgt voor beperkingen in de hoogte van de nieuwbouw. Ook zijn ruimtelijke ingrepen nodig voor een fijn woonklimaat. • Op korte termijn biedt Noordwest een slechter financieel perpsectief dan Oost	• Met de ontwikkeling van Houten Oost als woningbouwlocatie zou het open landschap worden opgeofferd. • Woningbouwontwikkeling zou plaatsvinden buiten de rode contour (past niet binnen huidig provinciaal beleid). • De kans is groot dat hier een woonmilieu ontstaat dat lijkt op al bestaande woonmilieus (dit beantwoordt niet aan de woningbehoefte en bevordert de doorstroming niet). • Bij de ontwikkeling van Oost moet de Doornkade op termijn gerevitaliseerd dit vraagt de inzet van publieke middelen. • Op langere termijn biedt Oost een slechter financieel perspectief, namelijk hogere beheer- en onderhoudskosten dan Noordwest (meer openbare ruimte).

3.3 Programma - woningbouw

3.3.1 Hoeveel woningen?

Autonome behoefte
Het woningbouwprogramma van de Ruimtelijke Koers is een optelsom van verschillende stappen. Allereerst de autonome behoefte (voor de Houtense bevolking) uit het onderzoek van adviesbureau Companen (genoemd in hoofdstuk 2.1). Daaruit blijkt dat tot 2040 ongeveer 4.750 woningen nodig zijn vanuit de autonome behoefte binnen Houten. De woningbehoefte leidt volgens dit onderzoek tot de volgende verdeling naar woningtypen en prijsklassen.

Autonome behoefte conform onderzoek Companen *				
	Typologie	**Prijssegment**	**%**	**Aantal**
Sociale huurappartementen	Gestapeld	Sociale huur	23%	1.100
Intensieve zorg	Gestapeld	Sociale huur	9%	450
Sociale huurwoningen	Grondgebonden	Sociale huur	0%	-
Middeldure huurappartementen	Gestapeld	Middelduur	8%	400
Koopwoningen tot € 350.000 v.o.n.	Grondgebonden	Middelduur	21%	1.000
Koopwoningen € 350.000 – 450.000 v.o.n.	Grondgebonden	Duur	0%	-
Koopwoningen vanaf € 450.000 v.o.n. (geen rijwoning)	Grondgebonden	Duur	3%	150
Koopappartementen tot € 250.000 v.o.n.	Gestapeld	Goedkoop	26%	1.250
Koopappartementen vanaf € 250.000 v.o.n. **	Gestapeld	50% middelduur - 50% duur	8%	400
Totaal			**100%**	**4.750**

Tabel 1
* de tabel is op basis van het woningbehoefteonderzoek van Companen en een extrapolatie van cijfers voor wonen en zorg (intensieve zorg)
** de verdeling is gebaseerd op het advies van Companen en bedraagt 67% in de categorie tot € 1.000,- huur per maand (middelduur) en 33% vanaf € 1.000,- huur per maand (duur).
*** de verdeling vanaf € 250.000 naar de categorie middelduur en duur is gebaseerd op 50% in de categorie tot € 350.000 en 50% vanaf € 350.000. Dit conform het advies van Companen.
**** het woningbehoefteonderzoek van Companen doet uitspraak over de woningbehoefte naar woningtypen en prijsklassen. Belangrijk bij de interpretatie van dit advies is dat de genoemde prijsklassen geen vaststaand gegeven zijn gedurende de gehele looptijd van de Ruimtelijke Koers tot 2040. Bijvoorbeeld, de grens van € 250.000 bij koopappartementen zal veranderen in de tijd. Dit product kan in de toekomst onderhevig zijn aan prijsinflatie. De genoemde prijsgrenzen in de tabel zijn in die zin geen harde waarde voor de gehele looptijd van de Ruimtelijke Koers.

Te slopen woningen worden vervangen
Voor de herontwikkeling van de binnenstedelijke locaties is sloop van bestaande bebouwing (o.a. woningen) voorzien. Het is nu nog niet duidelijk om welke woningen het gaat. Van onteigening of sloop door de gemeente is geen sprake. Toekomstige ontwikkelingen vinden plaats op basis van initiatieven van eigenaren in het gebied. Het aantal woningen dat verdwijnt is op dit moment ingeschat op circa 100 woningen – dit zijn voornamelijk sociale huurwoningen. Met de autonome behoefte van 4.750 plus de te slopen woningen komt de totale woningbehoefte van Houten neer op 4.850 woningen in de periode tot 2040. Tabel 2 maakt dit inzichtelijk.



Totale autonome behoefte inclusief vervangingsvraag				
Afronding op 25-tallen	**Typologie**	**Prijssegment**	**Vervangings-opgave**	**Totale behoefte**
Sociale huurappartementen	Gestapeld	Sociale huur	50	1.150
Intensieve zorg	Gestapeld	Sociale huur	-	450
Sociale huurwoningen	Grondgebonden	Sociale huur	50	50
Vrije sector huurappartementen	Gestapeld	67% middelduur / 33% duur	-	400
Koopwoningen tot € 350.000 v.o.n.	Grondgebonden	Middelduur	-	1.000
Koopwoningen € 350.000 – 450.000 v.o.n.	Grondgebonden	Duur	-	-
Koopwoningen vanaf € 450.000 v.o.n.	Grondgebonden	Duur	-	150
Koopappartementen tot € 250.000 v.o.n.	Gestapeld	Goedkoop	-	1.250
Koopappartementen vanaf € 250.000 v.o.n.	Gestapeld	50% middelduur / 50% duur	-	400
Totaal			**100**	**4.850**

Tabel 2

Al in aanbouw of gepland

Woningbouw die al in aanbouw is of gepland zijn (zoals de 310 woningen in het plan Hofstad III) vallen buiten de ontwikkelgebieden van de Ruimtelijke Koers en worden op basis van bestaande afspraken en programma's uitgevoerd (in de tabel opgenomen als reeds voorzien). Dit aantal bedraagt circa 1.050 woningen. Daarvan dragen 1.000 woningen bij aan de beantwoording van de autonome woningbehoefte waardoor de uiteindelijke netto behoefte ontstaat van 3.850 woningen (4.850 minus 1.000). Tabel 3 geeft een weergave.

Netto woningbehoefte Ruimtelijke Koers					
Afronding op 25-tallen	**Typologie**	**Prijssegment**	**Totale behoefte**	**Reeds voorzien**	**Netto behoefte**
Sociale huurappartementen	Gestapeld	Sociale huur	1.150	200	950
Intensieve zorg	Gestapeld	Sociale huur	450	-	450
Sociale huurwoningen	Grondgebonden	Sociale huur	50	50	0
Vrije sector huurappartementen	Gestapeld	67% middelduur / 33% duur	400	175	225
Koopwoningen tot € 350.000 v.o.n.	Grondgebonden	Middelduur	1.000	50	950
Koopwoningen € 350.000 – 450.000 v.o.n.	Grondgebonden	Duur	-	50	- *
Koopwoningen vanaf € 450.000 v.o.n.	Grondgebonden	Duur	150	100	50
Koopappartementen tot € 250.000 v.o.n.	Gestapeld	Goedkoop	1.250	250	1.000
Koopappartementen vanaf € 250.000 v.o.n.	Gestapeld	50% middelduur / 50% duur	400	175	225
Totaal			**4.850**	**1.050**	**3.850**

Tabel 3

* de 50 woningen die hier reeds zijn voorzien hebben geen effect op de netto behoefte aangezien voor deze categorie geen autonome behoefte bestaat.

Het woningbouwprogramma van de Ruimtelijke Koers

De Ruimtelijke Koers streeft naar een woningbouwprogramma van minimaal 4.800 woningen. Dit zijn minimaal 950 woningen meer dan de resterende autonome behoefte van Houten van 3.850. Inclusief de 1.050 woningen in de pijplijn (buiten de Ruimtelijke Koers) kan Houten tot 2040 rekenen op een woningbouwprogramma van ten minste 5.850 woningen. Belangrijk: de woningaantallen, typologieën, prijssegmenten en de vervangingsvraag (sloop) moeten gedurende de uitvoering van de Ruimtelijke Koers continu worden gemonitord en kunnen onderhevig zijn aan tussentijdse bijstellingen en herijking.

Tabel 4 geeft een overzicht van het programma dat binnen de Ruimtelijke Koers is voorzien. Om tegemoet te komen aan de vraag naar intensieve zorg zijn 450 zorgeenheden voorzien. Aanvullend geldt dat binnen het reguliere woningbouwprogramma 150 woningen moeten voldoen aan de zorgbehoefte. Het gaat hier niet per definitie om intensieve zorg, wel om zelfstandige appartementen met de mogelijkheid tot zorgverlening. Deze 150 zorgwoningen zijn voorzien in het deelgebied Centrum en Molenzoom.



Bouw Hofstad III



Transformatie de Citadel tot woningen

Programma Ruimtelijke Koers					
Afronding op 25-tallen	**Typologie**	**Prijssegment**	**Netto behoefte**	**Voorzien in de Ruimtelijke Koers**	**Surplus**
Sociale huurappartementen	Gestapeld	Sociale huur	950	950	-
Intensieve zorg (sociale huur)	Gestapeld	Sociale huur	450	450	-
Sociale huurwoningen	Grondgebonden	Sociale huur	0	0	-
Middeldure huurappartementen *	Gestapeld	67% md / 33% d	225	225	-
Koopwoningen tot € 350.000 v.o.n.	Grondgebonden	Middelduur	950	950	-
Koopwoningen € 350.000 – 450.000 v.o.n.	Grondgebonden	Duur	0	450	+ 450
Koopwoningen vanaf € 450.000 v.o.n.	Grondgebonden	Duur	50	250	+ 200
Koopappartementen tot € 250.000 v.o.n.	Gestapeld	Goedkoop	1.000	1.000	-
Koopappartementen vanaf € 250.000 v.o.n. **	Gestapeld	50% md-50% d	252	525	+ 300
Totaal			3.850	4.800	+ 950

Tabel 4

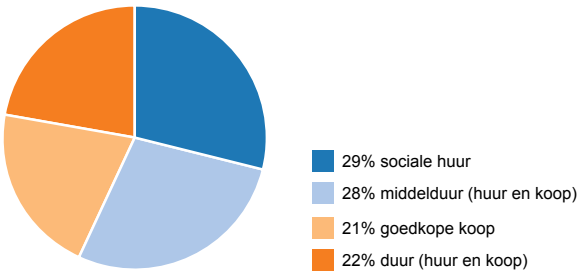
* Van de 225 middeldure huurwoningen dienen minimaal 50 woningen invulling te geven aan de zorgbehoefte

** Van de 525 (middel)dure koopwoningen dienen minimaal 100 woningen invulling te geven aan de zorgbehoefte

De woningaantallen moeten worden gezien als de uitkomst van de verschillende stappen, zoals hiervoor toegelicht. Samenvattend komt het op het volgende neer: volgens Companen is er sprake van een autonome behoefte van 4.750 woningen (tabel 1).

Bij dit aantal moeten 100 woningen worden opgeteld vanuit de vervangingsvraag door sloop van bestaande woningen (tabel 2). Dit maakt een totale behoefte van 4.850 woningen. Omdat er in bestaande plannen al circa 1.000 woningen worden gebouwd (reeds voorzien), wordt een deel van de totale behoefte al voorzien buiten de Ruimtelijke Koers.

De totale behoefte (4.850) vermindert met de bestaande plannen (1.000) resulteert in een netto behoefte van 3.850 woningen (tabel 3). Tenslotte worden er, op basis van de argumenten zoals hierna toegelicht, 950 woningen toegevoegd (tabel 4) om tot het woningbouwprogramma van de Ruimtelijke Koers te komen (in totaal dus 4.800 woningen).



Programma Ruimtelijke Koers

Woningbehoefte	4750
Vervaning sloop (schatting)	100 +
Bruto opgave woningbehoefte	4850
Bestaande plannen	1000 -
Netto opgave woningbehoefte	3850
Plus op autonome behoefte	950 +
Woningbouwprogramma Ruimtelijke Koers	**4800**

Opbouw woningbouwprogramma Ruimtelijke Koers

Programma Ruimtelijke Koers naar prijssegmenten		
Afronding op 25-tallen	%	Voorzien in de Ruimtelijke Koers
Sociale huur incl. zorgeenheden (max. € 737,- per maand)	29%	1.400
Goedkope koop (< € 250.000 v.o.n.)	21%	1.000
Middenduur (€ 250.000 - € 350.000 v.o.n. & € 737,- - € 1.000,- huur p.m.) *	28%	1.350
Duur (> € 350.000 v.o.n. & > € 1.000,- huur p.m.) **	22%	1.050
Totaal	**100%**	**4.800**

Tabel 5

* Middelduur is een optelling van 151 (67% van 225) middeldure vrije sector huurappartementen, 950 koopwoningen tot € 350.000 v.o.n. en 263 (50% van 525) koopappartementen vanaf € 250.000 v.o.n.

** Duur is een optelling van 74 (33% van 225) dure vrije sector huurappartementen, 450 koopwoningen € 350.000 – 450.000 v.o.n., 250 koopwoningen vanaf € 450.000 v.o.n. en 263 (50% van 525) koopappartementen vanaf € 250.000 v.o.n.

De keuze om te streven naar het woningbouwprogramma van minimaal 4.800 woningen (exclusief de 1.000 uit bestaande plannen) is gebaseerd op de volgende argumenten:

1. Zo veel mogelijk voorzien in de autonome woningbehoefte van Houten. Het voorgestelde woonprogramma speelt in op de behoeften van de Houtenaren. Het stimuleert doorstroming op de woningmarkt waardoor voor bijvoorbeeld (jonge) gezinnen woningen vrijkomen.
2. Streven naar gevarieerde opbouw van buurten en wijken. De autonome (lees: Houtense) woningbehoefte bevat relatief veel sociale huur en goedkope koopwoningen (samen 58 procent) en slechts 7 procent dure woningbouw. Daarnaast is ruim driekwart van de behoefte als gestapelde bouw (appartementen) voorzien. Deze programmasamenstelling leidt tot woonmilieus met een beperkte variatie en een eenzijdig prijssegment. Om toch te voldoen aan het streven naar een gevarieerde mix van prijsklassen en woningtypen, is het noodzakelijk om meer woningen in het (middel)dure segment te realiseren. Dit is belangrijk omdat het bijdraagt aan gevarieerde wijken en een inclusieve samenleving.
3. De Ruimtelijke Koers moet financieel haalbaar zijn. Als alleen het door Companen geformuleerde programma (relatief veel sociale huur en goedkope koop) wordt nagestreefd zal dit ten koste gaan van de haalbaarheid. Door meer woningen in het (middel)dure segment toe te voegen, neemt de opbrengstpotentie en daarmee de kans op haalbare plannen toe.
4. Het realiseren van kwaliteitsambities. Het realiseren van een relatief groot aandeel woningen in de sociale huur en in het goedkope koop segment staat op gespannen voet met de ambities uit de Ruimtelijke Koers (hoogwaardige kwaliteit stedenbouw, architectuur en openbare ruimte, het realiseren van duurzaamheidsambities, parkeren zo veel mogelijk in een gebouwde parkeervoorziening). De toevoeging van woningbouw in duurdere segmenten brengt meer financiële middelen met zich mee waardoor niet alleen de haalbaarheid (zie vorige punt) maar ook kwaliteitsambities eerder kunnen worden gerealiseerd.
5. Meer mogelijkheden voor structurele verbeteringen aan Houten. In navolging van punt 4: de bouw van meer woningen biedt dekkingsmogelijkheden voor grootschalige (gebieds)investeringen die met de Ruimtelijke Koers gepaard gaan – zoals benoemd in de investeringsagenda (zie hoofdstuk 4).
6. Het oplossen van een deel van de regionale woningbehoefte. Door meer woningen te realiseren levert Houten een bijdrage aan de regionale woningbehoefte. In het collegeprogramma staat dat Houten woonmogelijkheden wil bieden aan woningzoekenden uit de regio. Dit kan door doorstroming van huishoudens te stimuleren en door de realisatie van meer woningen dan de autonome behoefte voorschrijft. Inspelen op (een deel van) de regionale woningbehoefte biedt kansen voor de bereidheid van het Rijk, de provincie en de regio om te investeren in de Houtense opgave en visie.

Zoals tabel 4 (Programma Ruimtelijke Koers) laat zien, bestaat het woningbouwprogramma van 4.800 woningen uit verschillende woningtypen en prijssegmenten. Per deelgebied is een afweging gemaakt voor een toedeling van het programma. In hoofdstuk 5 is per deelgebied de specifieke toedeling van het woningprogramma beschreven – inclusief de kansen voor 'wonen met zorg' en vernieuwende woonvormen en -milieus.

Onzekerheid in woningbouwproductie
Door de onzekerheid over de haalbaarheid en de slagingskans van de woningbouwambities bevat de Ruimtelijke Koers geen eindbeeld met exacte woningaantallen. De opgave van minimaal 4.800 woningen is een schatting op basis van de slagingskans per ontwikkellocatie voor de komende 20 jaar. Als de 4.800 woningen niet haalbaar blijken, dient de Ruimtelijke Koers herijkt te worden. Als de uitvoering succesvol

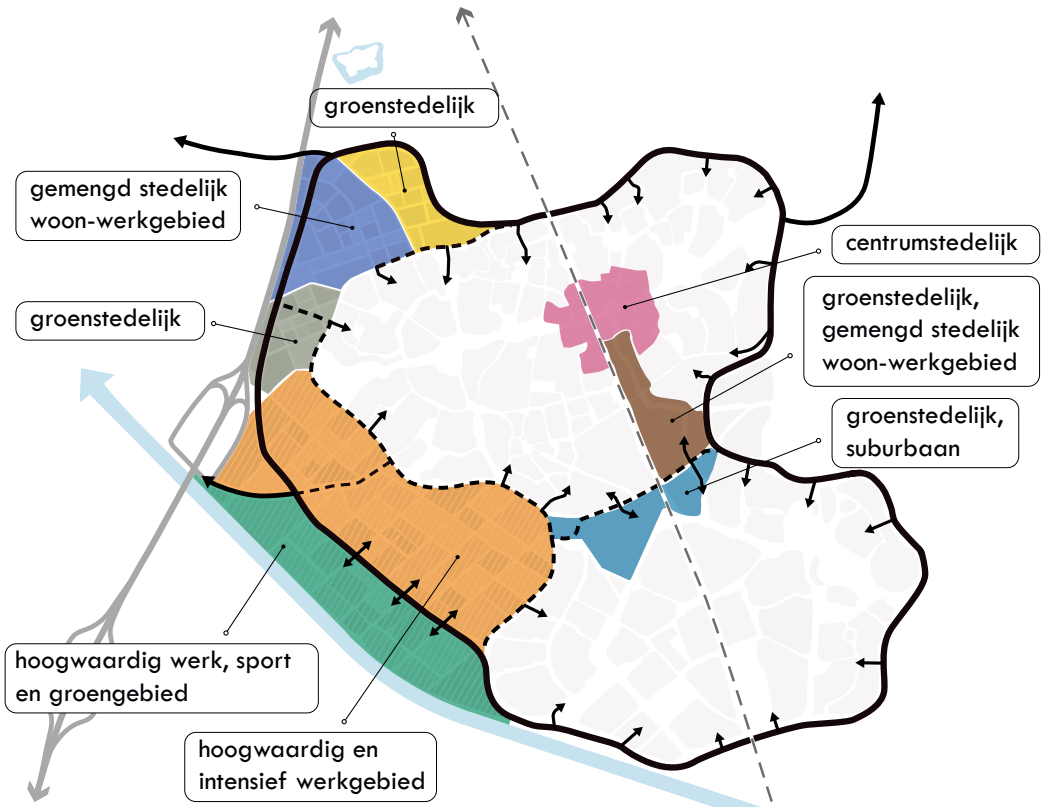
verloopt en meer woningen gerealiseerd worden, geldt de volgende woningdifferentiatie voor het surplus bovenop de 4.800:

- 33 procent sociale huur en goedkope koop;
- 33 procent middelduur (huur en koop);
- 33 procent duur (huur en koop).

De bovengenoemde verdeling is gebaseerd op de wens naar meer dure woningen vanuit de financiële haalbaarheid en om een evenwichtige differentiatie binnen de woonmilieus na te streven. De behoefte naar betaalbare huur- en koopwoningen is groot binnen Houten en bij het realiseren van meer woningen, bovenop de autonome behoefte, is het wenselijk dat ook deze doelgroep profiteert door een verhoging van het beschikbare aanbod. Een argument dat pleit om ook het middeldure segment te bedienen komt vanuit de relatief beperkte omvang van middeldure huur en koopappartementen in het woningbehoefteonderzoek van Companen. In de regio bestaat hier grote vraag naar en het realiseren van meer woningen in dit segment biedt kansen voor meer doorstroming op de Houtense woningmarkt.

3.3.2 Woonmilieus

De te ontwikkelen locaties onderscheiden zich in woonmilieutypen – van dorps tot stedelijk. Woningdichtheden en bouwhoogtes verschillen, maar ook de percentages groen en verharding, het parkeerregime en de menging van functies. De kaart op de volgende pagina geeft een indicatie van waar welke woonmilieus denkbaar zijn. In het Centrum wordt centrumstedelijk gebouwd: een mix van wonen en andere functies in een vrij hoge dichtheid. Op meerdere plekken wordt ‘groenstedelijk’ gebouwd: wel een hoge dichtheid, maar ook een openbare ruimte die voornamelijk groen wordt ingericht. In De Koppeling wordt dit gemengd met suburbane woningbouw, aansluitend op de bebouwing van Houten-Zuid. Doornkade en een deel van Molenzoom worden een gemengd stedelijk woon-werkgebied, waar in hoge dichtheid wonen gecombineerd wordt met verschillende werkfuncties. De Meerpaal, het Rondeel en het sport- en werklandschap langs het Amsterdam-Rijnkanaal zijn aangemerkt als hoogwaardig en intensief werkgebied. Nieuwe woonvormen en inwonersinitiatieven, kunnen een plek krijgen in alle ontwikkelgebieden mits deze voldoen aan de kaders en ambities van de Koers.



Suburbaan



30-50 WON/HA

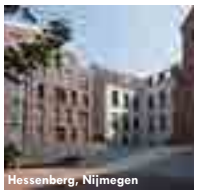




Centrumstedelijk



60-90 WON/HA





Groenstedelijk



80-100 WON/HA

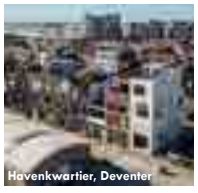




Gemengd stedelijk woon-werkgebied



90-120 WON/HA





Werkmilieu

Intensief werkgebied



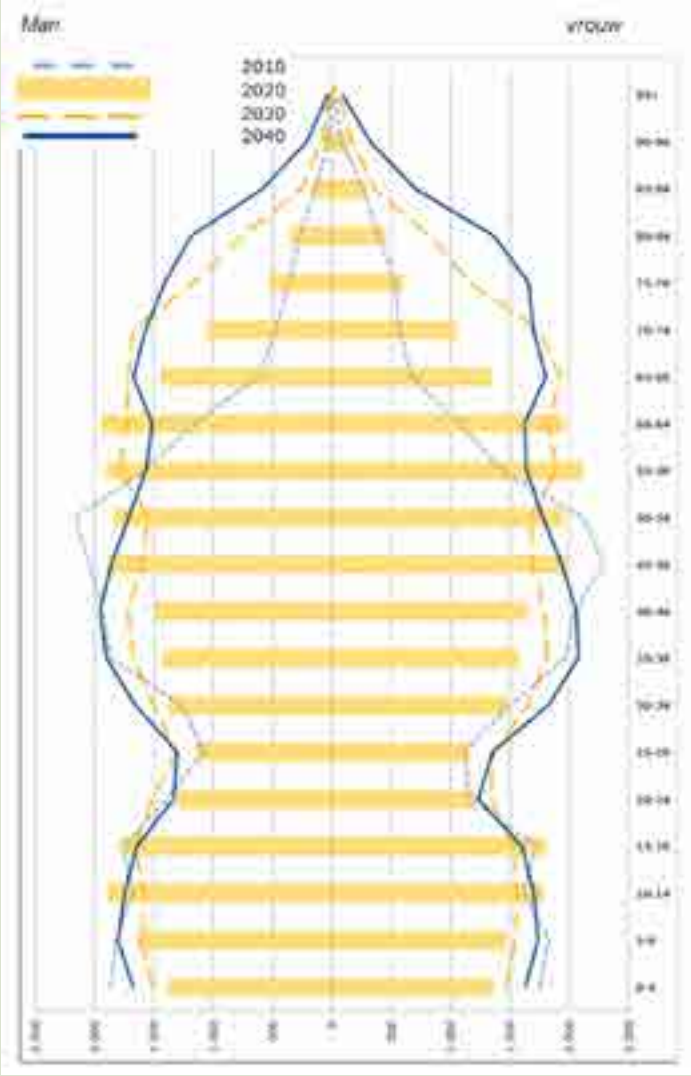




Bevolkingsprognose op basis van woningbouwprogramma

Op basis van het woningbouwprogramma is een bevolkingsprognose uitgevoerd. De Houtense bevolking groeit tussen 2020 en 2040 van 50.000 naar 58.000 inwoners. De 'bevolkingspiramide' toont dat vooral de groep boven de 60 jaar groeit. In 2040 is 13 procent van de bevolking 75 jaar of ouder. Het aandeel van de beroepsbevolking – 15 tot en met 74 jaar – daalt van 75,7 procent in 2020 naar 69,3 procent in 2040. Het aandeel van de groep '0 tot en met 14-jarigen' neemt eveneens af: van 19 procent in 2020 naar 17,7 procent in 2040. Ter vergelijking: dit aandeel was in 2001 nog 25,5 procent. Absoluut gezien is er – door de voorgenomen woningbouw – wel sprake van een groei in alle leeftijdsgroepen. In bijlage 3 is de volledige bevolkingsprognose opgenomen.

	2001	2010	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2030	2040
0-14	9168	10547	9530	9407	9332	9244	9146	9085	9270	10293
15-74	25480	34967	37937	38482	38848	39020	38997	39052	39701	40328
75+	1329	2109	2671	2751	3025	3225	3420	3626	4856	7568
Totaal	35977	47623	50138	50640	51205	51489	51563	51763	53827	58189



3.4 Programma - werken en maatschappelijke voorzieningen

3.4.1 Werken en economie

De Ruimtelijke Koers zet in op een brede economische ontwikkeling – dat is immers altijd de kracht van Houten geweest. Dit vraagt om vestigingslocaties waar bereikbaarheid, kwaliteit en duurzaamheid hoog in het vaandel staan. Houten kiest er voor géén nieuwe monofunctionele werklocatie(s) te realiseren. Indien hier vraag naar is moet hier in afstemming met de regio plek voor worden gevonden (zie paragraaf 2.3). De ontwikkelgebieden Het Centrum, De Molenzoom, De Koppeling en Noordwest groeien uit tot gemengde milieus, waar wonen, werken en andere voorzieningen worden gecombineerd. Al met al gelden de volgende uitgangspunten:

- Ruimte voor werken en voorzieningen in multifunctionele gebieden.
- Het gebruik van bedrijfs(verzamel)gebouwen en ontwikkeling hiervan tot ZZP-hubs – ook vanwege de behoefte van een grote groep zzp'ers.
- Een intensivering van ruimtegebruik op bestaande (vaak ook monofunctionele) locaties, zoals Het Rondeel en De Meerpaal. Dit kan via gestapelde bedrijvigheid of collectieve parkeervoorzieningen, waardoor ruimte ontstaat voor nieuwe bedrijvigheid.
- Meer mogelijkheden voor bijvoorbeeld bedrijven aan huis.
- Als de groei van de werkgelegenheid niet in Houten is op te vangen, zijn bedrijven aangewezen op vestigingslocaties in de regio.

Arbeidsplaatsen: vervangingsvraag en groei
De Ruimtelijke Koers houdt rekening met ongeveer 3.000 arbeidsplaatsen. Dit aantal is opgebouwd uit een groei van 2.000 arbeidsplaatsen (het gevolg van de bevolkingsgroei) en een ingeschatte 'vervangingsvraag' van 1.000. Deze vervangingsvraag komt voort uit de mogelijke sloop van bedrijfsgebouwen op bijvoorbeeld Doornkade en Molenzoom. Net als bij de te slopen woningen is dit een eerste inschatting. De groei van 2.000 heeft betrekking op arbeidsplaatsen bij bovenlokale bedrijvigheid (ict-dienstverlening, productietechnologie, maakindustrie) en arbeidsplaatsen bij bedrijven die 'lokaal verzorgend' zijn (bakker, slager, supermarkt, kapper, apotheek, huisarts, dierenarts, tandarts, klusbedrijven).

De 3.000 arbeidsplaatsen worden als volgt verdeeld: 2.200 plekken zijn voorzien in de ontwikkelgebieden en 800 in de rest van Houten. Die 2.200 arbeidsplaatsen staan voor circa 60.000 vierkante meter bruto vloeroppervlak. Die ruimte moet gevonden worden in de deelgebieden, waarbij onderscheid is gemaakt tussen kantoor- en bedrijfsruimten en commerciële voorzieningen. Bij commerciële voorzieningen moet niet worden gedacht aan grootschalige toevoeging van winkels, er komt ook geen nieuw winkelcentrum in Houten; dit alles geheel volgens het huidige detailhandelsbeleid. Het gaat qua detailhandel hooguit om toevoeging van een enkele winkel zoals een bakker of slager 'op de hoek'. Daarnaast ontstaat er – alleen bij grootschalige toevoeging van woningen op een bepaalde locatie - mogelijk ruimte voor een extra supermarkt.

Overigens bepaalt 'de markt' zelf waar ze zich wil vestigen. Dat maakt het daarom ook lastig om in de Koers harde uitspraken te doen over de omvang en precieze locaties van toekomstige werkplekken. De verwachte groei van arbeidsplaatsen en de ontwikkeling van de vervangingsvraag moet continu

Commerciele voorzieningen en werken			
	Arbeidsplaatsen	Gem. ruimteclaim per wp	Opp. werken (m2 bvo)
Kantoren	1.500	20	30.000
Bedrijfsruimten (ambacht/creatief/productie)	500	50	25.000
Commerciele voorzieningen (detailhandel, horeca, zorg)	200	25	5.000
Subtotaal binnen Ruimtelijke Koers	**2.200**	**27**	**60.000**
Werken buiten de deelgebieden van de Ruimtelijke Koers*	800	-	-
Totaal	**3.000**	**27**	**60.000**

* ruimte voor werken die niet binnen de Ruimtelijke Koers wordt voorzien. Dit betreft o.m. grootschalige bedrijvigheid, maar ook werklocaties die worden gecombineerd met woonfuncties

gemonitord worden. Dit kan op termijn leiden tot aanpassingen in de omvang van de behoefte aan werklocaties, in het type werk waar ruimte voor wordt geboden en in de locaties die aansluiten op de vraag naar werken. Bovenstaande is nader toegelicht in de notitie 'Prettig werken in Houten' (bijlage 4).

Werken en mengbaarheid met wonen
De Koers kiest voor het toevoegen van woningbouw in bestaande werkgebieden. Het onderzoek van STEC (zie bijlage 4 onderdeel 'Prettig werken in Houten') wijst uit dat driekwart van het huidige ruimtegebruik op de Schaft en Doornkade in gebruik is bij bedrijven die mengbaar zijn met wonen. Het overige kwart is in gebruik door bedrijven die mengbaar zijn onder voorwaarden. De verschillen per terrein zijn wel groot. Op de Schaft is circa 89% van het ruimtegebruik mengbaar (11% mengbaar onder voorwaarden). Op Doornkade circa 67% (33% mengbaar onder voorwaarden).

Er zijn meerdere vormen van menging denkbaar; het kan gaan om sloop-nieuwbouw, om bedrijven op de begane grond met woningen daarboven maar bijvoorbeeld ook om een bedrijfspand naast een woonpand. Dit vergt nog nadere uitwerking, waarbij zittende ondernemers nadrukkelijk zullen worden betrokken.

3.4.2 Maatschappelijke voorzieningen

Door demografische veranderingen en de bouw van nieuwe woningen moet ook het maatschappelijke voorzieningenpakket veranderen. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten.

- Onderwijsvoorzieningen liggen verspreid (niet alle scholen in één wijk) en zijn (veilig) bereikbaar.
- Voorzieningen 'groeien' mee met Houten en worden waar mogelijk geclusterd (verschillende voorzieningen onder één dak of dicht bij elkaar).
- Bij nieuwbouw en renovatie is energieneutraal uitgangspunt.
- De multifunctionaliteit van het gemeentelijk vastgoed wordt vergoot.
- Schoolgebouwen worden 'kindcentra' door onderwijs te combineren met opvang.

Een eerste analyse leert dat voor maatschappelijk vastgoed tot 2040 26.000 vierkante meter bruto vloeroppervlak nodig is. Voor buitensportterreinen is dat 70.000 vierkante meter – mede door de verplaatsing van Sportpark Oud Wulven (SV Houten). De groei van de capaciteit aan voetbalvelden op grond van de huidige situatie is onderwerp van gesprek en wordt nader bepaald. Uitgangspunt is dat





Referenties kantoorgebouwen

door de aanleg van kunstgrasvelden intensiever gebruik mogelijk is. Afhankelijk van de omvang van de uitbreiding van Sportpark Oud Wulven (op korte termijn op basis van de huidige situatie) wordt de omvang van het te verplaatsen sportpark als geheel groter.

De inschatting van de totale behoefte aan maatschappelijke voorzieningen is op basis van drie aspecten bepaald (eindbeeld in 2040).

- De aanvullende behoefte naar (maatschappelijke) voorzieningen vanuit de voorziene groei van Houten (zie bevolkingsprognose).
- De vervangingsvraag door de herontwikkeling van bestaande voorzieningen.
- Een analyse van de bestaande over- en ondercapaciteit van het huidige programma. Wanneer sprake is van overcapaciteit kan dit worden ingezet om in de groeiende behoefte te voorzien. Bij een bestaand tekort is dit toegevoegd als aanvullende behoefte die een plek krijgt binnen deze Koers.

Bij het in kaart brengen van de behoefte van onderwijsinstellingen is uitgegaan van de bevolkings- en leerlingenprognose die op basis van het woningbouwprogramma is uitgevoerd. Voor de vervangingsvraag is ingeschat welke voorzieningen moeten worden verplaatst en welke mogelijkheden er voor die voorzieningen zijn. Een belangrijk onderdeel is de verplaatsing van Sportpark Oud Wulven. Er zijn twee opties: ten noordoosten van de nieuwe Rondweg of ten oosten van De Kruisboog (Binnenweg).

Net als bij de inschatting van te slopen woningen en bedrijfspanden staat nog niet vast welke voorzieningen wanneer moeten worden verplaatst.

De verplaatsing van bijvoorbeeld Sportpark Oud Wulven is dan ook onderdeel van de totale gebiedsontwikkeling Houten-Noordwest. Het benodigde voorzieningenprogramma is verdeeld over de verschillende deelgebieden (zie hoofdstuk 4). Bij de toedeling is naast de fysieke omvang gekeken naar de behoefte per deelgebied.

In de tweede helft van 2020 is team Samenleving gestart met de uitwerking van een visie op maatschappelijk vastgoed en het opstellen van een Integraal Huisvestingsplan Onderwijs. Hierin wordt de toekomstige vraag naar onderwijs- en andere maatschappelijke voorzieningen en accommodaties nader gespecificeerd (op de korte, middel- en lange termijn). Het Mulier instituut heeft een verdiepend onderzoek gedaan naar de behoefte aan sportvoorzieningen. De rapportage “ruimte voor sport in Houten” is augustus 2020 opgeleverd (dit onderzoek is opgenomen in bijlage 4 onderdeel “Visie op maatschappelijke voorzieningen in de Ruimtelijke Koers”.

Aangezien de Ruimtelijke Koers een adaptief plan is – die voor een groot deel in een bestaande kern en over een periode van 20 jaar tot wasdom moet komen – zijn monitoring en bijsturing vereist. Per situatie en locatie wordt afgewogen of de realisatie van het voorzieningenprogramma in de pas loopt met de dan geldende context en beschikbare alternatieven (bijvoorbeeld handhaving van een bestaande voorziening). Ook de vraag- en aanbodbepaling moet inspelen op actuele ontwikkelingen. Een nadere toelichting op de betekenis van de Koers voor maatschappelijke voorzieningen als theater en bibliotheek is opgenomen in bijlage 3 (Visie op maatschappelijke voorzieningen in de Ruimtelijke Koers”).

Maatschappelijke voorzieningen			
	Oppervlak (m2 bvo)	**Oppervlak (m2 kavel)**	
Sport	5.800	n.v.t.	Sporthal, sportzaal
Sociaal cultureel	1.900	n.v.t.	Bibliotheek, cultuur
Onderwijs	11.000	n.v.t.	Basis- en middelbaar onderwijs
Gemeentelijke diensten	7.700	n.v.t.	Huisvesting gemeentelijke diensten incl. ondersteunende diensten
Sportvelden	n.v.t.	70.000	Verplaatsing Sportpark Oud Wulven
Totaal	**26.000**	**70.000**	

3.5 Een verrijking van de ‘groenblauwe basis’

Door de keuze voor verdichting wordt de binnenstedelijke groenstructuur, dat als de ‘groene basis’ altijd het fundament heeft gevormd van de stedenbouwkundige kwaliteit van Houten, steeds belangrijker. Niet alleen omdat een open en groene ruimte in een dichte stad van cruciaal belang is, maar ook omdat het Houtense groen plaats moet bieden aan actuele vraagstukken, zoals klimaatadaptatie, biodiversiteit, waterbeheer, sociale cohesie, welzijn en gezondheid.
De manier waarop de Ruimtelijke Koers invulling geeft aan de groene basis is wezenlijk anders dan in bijvoorbeeld de Vinex-uitbreiding Houten-Zuid. Het toevoegen van woningen in bestaand stedelijk gebied vraagt om een hernieuwde balans tussen bebouwd en onbebouwd, om een verfijnde mix van stedelijkheid en kwalitatief en toegankelijk groen.

De groenblauwe structuur blijkt – naast dat het op zichzelf verder ‘vergroent’ wordt – ook in de toekomst meerdere doelen te dienen: klimaatadaptatie, gezondheid en welzijn en relaties met het landschap. Die worden hieronder toegelicht. Daarna wordt in 3.5.1 dieper ingegaan op de inrichting van de toekomstige groenstructuur en in 3.5.2 op de belangrijkste maatregelen in het omliggende landschap.

Groen en klimaatadaptatie
De groenstructuur is een middel om het klimatologische comfort in de openbare ruimte te maximaliseren – door het beperken van hittestress en hinderlijke wind. Dit wordt bereikt door het groen uit te breiden (aan gevels, op daken) en door de realisatie van een continue en robuuste groenstructuur langs de belangrijkste recreatieve routes.

Verrijking van het groensysteem binnen Houten
Het groene raamwerk wordt tevens uitgerust met een veerkrachtig watersysteem. De waterbergingscapaciteit wordt vergroot door infiltratiezones langs de belangrijkste groene structuren, zoals De Koppeling. In het Centrum worden infiltratiegebieden vergroot door de waterloop te verbreden en deels te verrijken met natuurvriendelijke oevers. De oude rivierarm van de Kromme Rijn wordt ‘leesbaar’ gemaakt en omgevormd tot waterretentiegebied.



Leefomgeving en gemeenschapszin
De betekenis van het groen voor inwoners is een belangrijk aandachtspunt. De ‘groenblauwe basis’ moet sport en beweging stimuleren, een fijne speelomgeving bieden en bijdragen aan het gemeenschapsgevoel. De groenstructuur en met name de voetpaden vormen het decor voor activiteiten en sociale interactie. Het sportparcours op de Vijfwal is hiervan een goed voorbeeld.

Relatie met het landschap in de omgeving
Een sterke verbinding tussen het groen en de routes in Houten en die in het landschap, wordt bereikt door aan te sluiten bij een opgewaardeerd fietsnetwerk. Dit fietsnetwerk overbrugt in oost-westrichting het Amsterdam- Rijnkanaal en sluit aan op de Kanaaldijk-Zuid. De oost-westgerichte groenstructuur loopt via Het Rond en de groenblauwe structuur van de Rietplas richting de Rietsloot.

Daarnaast is het wenselijk de Rondweg op zoveel mogelijk plekken te transformeren in een ‘doorwaadbare’ structuur. Dit kan door bestaande passages aantrekkelijker te maken en door een nieuwe tunnel aan de oostkant. De groene structuur is gekoppeld aan het langzaamverkeernetwerk en geschakeld aan een samenhangend recreatief systeem. Op die manier worden historische



Visie voor de groenblauwe basis

Legenda

Landschappen

- Nieuwe Hollandse Waterlinie
- parken en erfgoed in Nieuwe Hollandse Waterlinie
- Ringpark Utrecht
- Kromme Rijnvallei
- Rivierlandschap (Lek)
- Speelbos Nieuw-Wulven
- water
- bos

Groen in Houten

- bestaande groene hoofdstructuur
- nieuwe groene hoofdstructuur
- groene verbinding gecombineerd met langzame mobiliteit (fietsen, ov, enz.)
- verbetering van groen in bestaande straten
- zoekgebied sportveld
- zoekgebied park
- binnentuin

Mobiliteit

- snelweg
- bestaande hoofdfietsstructuur
- nieuwe hoofdfietsstructuur
- Rondweg
- nieuwe verbinding

plekken (Oude Dorp, boerderijen, landwegen, kasteel Schonauwen, archeologische vindplaatsen) verbonden met historische structuren en corridors. Buiten Houten worden verbindingen gelegd tussen groene bestemmingen, zoals tussen de toekomstige natuuruitbreiding van Nieuw-Wulven en Fort Vechten.

3.5.1 Het nieuwe raamwerk van de groenblauwe basis

De oost-westgerichte groene as in het noordelijk deel wordt ter hoogte van het Centrum versterkt en doorgetrokken in zowel westelijke als oostelijke richting. Zo ontstaat een relatie tussen de te transformeren werkgebieden (via de Hoofdveste) en het landschap (via een goede connectie met de Kooikersplas ten zuiden van de Limesbaan). In het Centrum en in de verlengde groene as wordt de wateroever zodanig ingericht dat het bijdraagt aan de stadsecologie en het vergroten van de biodiversiteit. Een nieuwe fietsroute maakt de oost-westverbinding hechter (vanaf de Schalkwijkse Wetering via Amsterdam-Rijnkanaal en het Oude Dorp naar de Kruisboog en het landschap).

In noord-zuidrichting bestaat het raamwerk uit drie groene 'aders'. Ten eerste de groenstructuur van de Vijfwal, die op andere structuren wordt aangesloten – mede door een vergroening van De Koppeling. Aan de westkant wordt de Houtense Wetering omgevormd tot een sterke groenstructuur, die verlengd kan worden met een deel van de Rondweg (als Noordwest ontwikkeld wordt en de Rondweg omgelegd).

Aan de oostkant loopt een groenblauwe verbin-ding – de verbeelding van de loop van de oude Kromme Rijn – via Rietplas en Rietdijk naar de Kooikersplas. Deze verbinding bestaat uit royaal water, flauwe oevers, plas-draszones en opgaande beplanting. Het is al met al een forse gebiedsontwikkeling voor recreatie, waterberging- en zuivering en natuur, die invulling geeft aan de behoefte aan groen dichtbij de verdichtende kern. Het betreft hier ongeveer 35 hectare (1.700 meter lang, 200 meter breed). Op sommige punten wordt deze zone verbonden met het nabijgelegen sportcomplex.

Dit raamwerk wordt verfijnd met een groen netwerk. Allereerst de versterking van historische lijnen – onder meer met royale beplanting –, die groene fietsroutes vormen tussen onder meer het Oude Dorp en de Vijfwal. Daarnaast de creatie van groene fietsverbindingen die op belangrijke punten aanhaken op de hoofdstructuur, en de aanleg van verbindingen met buurtparken, zodat die zijn aangehaakt op de belangrijkste routes en structuren.

3.5.2 Verbindingen en routes in het landschap

Nieuwe verbindingen moeten de infrastructurele barrières – snelwegen, spoorlijnen, kanalen – slechten. Recreatieve structuren, zowel land (fiets en voetpaden) als water (kano) gebruik, zijn te koppelen aan groene structuren. Waar mogelijk worden watergangen en waterpartijen verbonden door duikers (minimaal 90-100 cm boven de waterlijn), overdraagplaatsen en lage beschoeiingen. Dit zijn projecten van regionale betekenis.

Cruciaal is een route die via de hoofdverdedigingslijn van de Nieuwe Hollandse Waterlinie een link legt tussen het nieuwe natuur- en recreatiegebied rond de loop van de oude Kromme Rijn en de zone rondom het uitgebreide bos van Nieuw-Wulven. Dit gebied (ten noorden van de Limesbaan) telt 10 tot 15 hectare en biedt kansen voor recreatief medegebruik. Cultuurhistorische en archeologische elementen kunnen zichtbaar gemaakt worden en gekoppeld aan wandel- en fietsroutes. Met een brug over het Amsterdam-Rijnkanaal ontstaat een directe fietsroute tussen Houten en Nieuwegein en een recreatieve verbinding met het Eiland van Schalkwijk.

In noordelijke richting wordt het bos van Nieuw-Wulven verbonden met Fort Vechten. Deze verbinding is een open en nat gebied, dat het schootsveld van de Waterlinie benadrukt. De routes vanuit Houten via Nieuw-Wulven naar Fort Vechten worden aantrekkelijker. Deze ontwikkeling bedraagt 10 tot 15 hectare (300 bij 300 tot 500 meter).

‘Transformeer parkeerplaatsen naar groene initiatieven die de leefbaarheid en biodiversiteit ten goede komen’

Deelnemer startbijeenkomst, 12 juni 2019



Met de Waterlinie als regionale drager dienen forten en recreatieterreinen ontwikkeld te worden tot trekpleisters. Andere fortificaties moeten beter verbonden worden door logische en doorgaande fietsroutes. Een aansluiting tussen Fort Het Hemeltje en Oud Wulven is cruciaal. Bij Laagraven is het wenselijk om het inundatiekanaal en de fietsverbinding onder de N409 richting Fort De Batterijen door te trekken.

Verder is een fietsroute naar kasteel Heemstede van belang, aansluitend op de Heemsteedseweg naar de recreatieplassen en Utrecht. Rond de kleine kernen moet het recreatieve routenet versterkt worden. Die routes kunnen verbonden worden met kleine groengebiedjes, die van ecologische betekenis zijn en bijdragen aan de biodiversiteit – in totaal zo'n 5 tot 10 hectare. Het landschap tussen Houten en Bunnik wordt beter ontsloten voor langzaam recreatief verkeer. De nieuwe recreatieve structuur langs de Oude Kromme Rijn kan worden versterkt door aanleg van fietspaden en wandelpaden richting Odijk en Bunnik. Tevens komen er recreatieve knooppunten langs routes en bij agrarische bedrijven.

Maatregelen

Het uitgangspunt is dat Houten ruimte zal geven aan en investeren in een groene schaalsprong die hand in hand gaat met woningbouw. Een groene kern is onbetaalbaar maatschappelijk kapitaal, dat positief bijdraagt aan gezondheid, sociale cohesie en een goede huizenmarkt. Voor het groeiende inwoneraantal willen we naast forse binnenstedelijke vergroening ook groenstructuren buiten de Rondweg aanleggen, die zowel recreatie als biodiversiteit stimuleren. We hebben nadrukkelijk partners in de regio nodig om ambities – zoals het vergroten van Nieuw Wulven en de verbinding van de oude Kromme Rijn – te realiseren.

Interne groenblauwe structuur

- Groene oost-westverbinding door het centrum, in combinatie met fietsroute (vergroening van de oevers van de waterloop in het centrum, royale boombeplanting, vergroting biodiversiteit, ecologische verbinding)
- Noord-zuidverbinding tussen de belangrijke oost-westgerichte groenstructuur in de noordelijke kern en de Vijfwal: de Molenzoom als een groen park met waterinfiltratie
- Noord-zuidverbinding tussen de belangrijkste groenstructuren in de noordelijke kern en de Vijfwal: de Houtense Wetering als recreatieve en ecologische groenstructuur
- Noord-zuidverbinding tussen de belangrijkste groenstructuren in de noordelijke kern en de Vijfwal: groene en blauwe verbinding tussen Rietplas en Kooikersplas
- De Koppeling als een groene boulevard (royale beplanting, vergroting biodiversiteit, waterinfiltratie en -retentie)
- Versterking van historische routes vanuit het Oude Dorp
- Verbetering van de verbindingen tussen de groene oost-westverbinding, het Centrum en de buurtparken – robuuste, ecologische en recreatieve structuren, die de groengebieden met elkaar verbinden
- Vergroening van schoolpleinen
- Versterking ecologisch netwerk binnen en buiten de Rondweg

Verbindingen met en in het landschap

- Verbind de groene oost-westverbinding met het omringende landschap en recreatieve routes, inclusief een extra passage onder de Rondweg
- Versterking van de groenstructuur langs de Utrechtseweg
- Groene as en recreatieve verbinding richting Heemstede
- Herinrichting van de Rondweg (aan de noordwestzijde) tot een groene boulevard
- Natuur- en recreatiegebieden in het landschap
- Groengebied rondom de oude loop van de Kromme Rijn: een combinatie van recreatie en ecologie, inclusief groenblauwe verbinding tussen Rietplas en Kooikersplas (inclusief fietsroute)
- Gebiedsuitbreiding bos Nieuw-Wulven: open landschap in aansluiting op Nieuwe Hollandse Waterlinie en Fort Vechten, plus combinaties van groenstructuur met archeologie

3.6 Mobiliteit - fiets, ov, auto en parkeren

De Ruimtelijke Koers biedt kansen om de kwaliteit van het fietsnetwerk en het openbaar vervoer te versterken. Tegelijkertijd betekent het toevoegen van een groot aantal woningen dat extra maatregelen aan het wegennet eveneens nodig zijn om Houten per auto bereikbaar te houden.

3.6.1 Netwerk voor fietsers en voetgangers

Niet alleen de fietspaden binnen de ontwikkellocaties, maar ook de routes ernaartoe worden verbeterd. Zo worden 'dragende' fietsroutes doorgetrokken naar de toekomstige woongebieden aan de noordwestkant. Zoals gebruikelijk in Houten worden deze nieuwe toevoegingen gekoppeld aan de groenstructuur en worden belangrijke voorzieningen langs de fietsroutes gesitueerd. Het blijkt mogelijk om nieuwe routes toe te voegen. De meest opvallende is de reconstructie van de historische lijn van de Loerikseweg over De Koppeling heen. Omdat De Koppeling hier al wat naar beneden gaat, kan relatief eenvoudig een fietsbrug gerealiseerd worden.

Nieuwe fietspaden zijn standaard 4 meter breed en voorzien van vrij liggende voetpaden. Omdat het steeds drukker wordt op fietsroutes en de snelheidsverschillen op de fietspaden toenemen, worden doorgaande paden voor voetgangers steeds belangrijker - ondermeer in het voor- en natransport naar openbaar vervoer en voor ouderen die niet meer kunnen fietsen. Ook bestaande fietsroutes van en naar de ontwikkelgebieden worden (indien mogelijk) volgens deze nieuwe standaard aangepast. Uitgangspunt is dat fietsroutes drukke autowegen ongelijkvloers kruisen. Binnen de woongebieden hebben fietsroutes voorrang op kruisende straten met autoverkeer. In de nieuwe woongebieden moet voldoende ruimte zijn voor het parkeren van fietsen.

Met de Koers sluiten we aan bij de ambitie om de regionale fietsstructuur te versterken. Denk aan de snelfietsroute naar de Uithof en een nieuwe fietsverbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal naar Nieuwegein en Vianen (zoals opgenomen in de Regionale Fietsvisie 2.0 van de U10). De routes hebben immers een belangrijke functie voor de regionale ontsluiting van de ontwikkellocaties in Noordwest, Centrum, Molenzoom en De Koppeling.

3.6.2 Openbaar vervoer

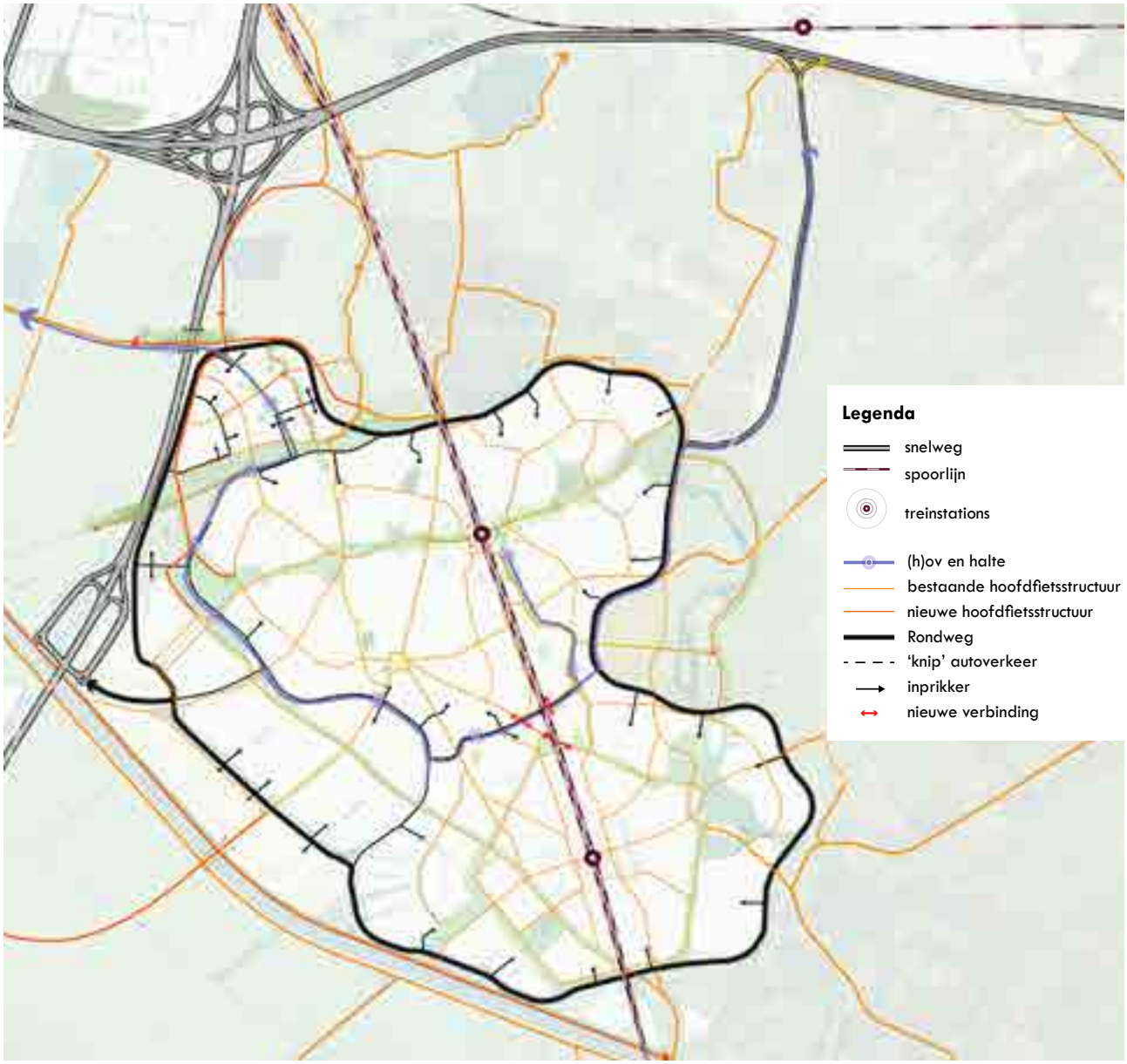
In Houten is de trein de ruggengraat van het openbaar vervoer. Er zijn twee stations met fietsverbindingen in alle richtingen. In de toekomst wordt een verdere groei van het aantal treinreizigers verwacht, waardoor de frequentie van de treinen omhoog gaat. Er stoppen in Houten en Houten Castellum in de spits zes sprinters per uur. De ambitie is om de frequentie te verhogen naar acht keer per uur. Ook de avond- en nachtbediening kan beter. Overigens moet bij planontwikkeling direct aan het spoor in de binnenstedelijke gebieden Het Centrum, De Molenzoom en De Koppeling rekening worden gehouden met geluid en spoortrillingen.

De bus heeft een relatief bescheiden rol: slechts 0,5 procent van alle verplaatsingen van en naar Houten gebeurt per bus. We zien op dit moment zelfs een vermindering van het aantal bussen. Met de Ruimtelijke Koers willen we het tij keren. Het is niet realistisch om een nieuwe hoogwaardige ov-as te verwachten, mede omdat op regionale schaal ingezet wordt op een nieuwe verbinding ten zuiden van de stad Utrecht (via Lunetten). Maar door binnenstedelijke verdichting kunnen bestaande buslijnen wel versterkt worden (hogere frequentie, betere bezetting, extra doorstromingsmaatregelen). Alle ontwikkelingsgebieden liggen bijvoorbeeld aan de busverbinding vanaf de Utrechtseweg via de westelijke Rondweg naar De Koppeling en het Centrum, waardoor het draagvlak voor deze verbinding stijgt. Daarnaast wordt ingezet op een busverbinding richting Bunnik. De kans van slagen is mede afhankelijk van ruimtelijke ontwikkelingen in de buurgemeenten, vooral in Odijk-West en Bunnik-Zuid.

Door te kiezen voor woningbouw binnen het bestaand stedelijk gebied, ontstaat meer draagvlak voor vraagafhankelijke vormen van openbaar vervoer op de *first* en *last mile* (bij-voorbeeld met elektrokarren). De verdere ontwikkeling hiervan moet niet beperkt blijven tot de nieuwbouwgebieden.

3.6.3 Wegenstructuur

Voor de externe bereikbaarheid is het noodzakelijk dat de aansluiting van de Limesbaan op de A12 wordt gerealiseerd – dus ook op- en afritten in oostelijke richting. Daarmee kunnen ook De Staart en de Utrechtseweg ontlast worden, waardoor ruimte ontstaat voor nieuw verkeer. Voor de geplande ontwikkelingen in het noordwestelijke deel zal dit evenwel niet genoeg zijn. Veel woningen komen nabij de Utrechtseweg te liggen, zodat de druk op deze verbinding toeneemt. De weg moet daarom verdubbeld worden. Dit heeft ook consequenties voor de Laagravenseweg in Nieuwegein (N408). Om een hoogwaardig woningbouwgebied te ontwikkelen aan de noordwestzijde is een aanpassing van de wegenstructuur nodig – ook om te voorkomen dat de nieuwe woningen als 'eilandjes' tussen de drukke wegen (Utrechtseweg, A27, Rondweg) komen te liggen. Tussen het kruispunt De Staart-De Rede en de Utrechtseweg wordt een nieuwe weg gerealiseerd die de functie van het noordwestelijke deel van de Rondweg grotendeels overneemt. Daarmee ontstaat een nieuwe Rondweg met een maximum snelheid van 70 kilometer. Om het gebruik van deze nieuwe weg te stimuleren, wordt het noordwestelijke tracé van de huidige Rondweg



Visie op de toekomstige mobiliteit

afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Ook een mogelijke sluiproute door de woonbuurt (tussen De Borch en De Camp) wordt afgesloten. Alleen voor bussen en hulpdiensten blijft een doorgaande route bestaan. De route via de huidige Rondweg krijgt het karakter van een buurtstraat. De maximumsnelheid wordt hier teruggebracht tot 50 km/h. Bij de plaatsen waar veel fietsers en voetgangers de weg kruisen, komen ook bushalten en gaat de snelheid terug naar 30 km/h.

De Utrechtseweg wordt verkort en verdubbeld, zodat deze niet dwars door het nieuwe woongebied loopt. Op die manier wordt de nieuwbouw verbonden met de Houtense fiets- en groenstructuren. De nieuwe Rondweg ligt parallel aan de A27, waardoor barrières zoveel mogelijk worden gebundeld en effectieve geluidsafscherming mogelijk is. Het oude tracé van de Utrechtseweg kan worden ingericht als busbaan, met een centraal gelegen halte in het ontwikkelingsgebied.

Door een heldere stedenbouwkundige en landschappelijke vormgeving moeten binnenstedelijke wegen herkenbaar blijven. Gezien de hoeveelheid verkeer blijven de kruisingen met fietsverkeer ongelijkvloers. Voor het overige blijft de autostructuur intact. Op sommige plaatsen op de Rondweg en De Koppeling zijn mogelijk aanpassingen nodig om de doorstroming bij toenemend verkeersaanbod te waarborgen. Denk aan verkeerslichten op drukkere kruispunten of extra capaciteit in de tunnel onder het spoor.

3.6.4 Parkeren

Stedelijke verdichting betekent dat de ruimte schaars is en dat hogere eisen gesteld worden aan de kwaliteit van de openbare ruimte en het groen. Daarin is vaak geen ruimte voor grote hoeveelheden parkeerplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen per woning wordt verminderd om parkeren zoveel mogelijk te concentreren in collectieve, gebouwde parkeervoorzieningen, soms op afstand van de woning. Concreet gaat het om de volgende maatregelen.

- Introductie van een 'schilnorm'
- Het gebruik van deelauto's
- Dubbel gebruik van parkeerplaatsen

Introductie 'schilnorm'
In het Centrum gelden al lagere parkeernormen dan elders in Houten, maar direct daarbuiten is de parkeereis 0,5 parkeerplaats per woning hoger (volgens Houtens parkeerbeleid uit 2013). In andere gemeenten is het gebruikelijk om rond het Centrum een norm te hanteren die tussen de norm voor 'centrum' en 'rest bebouwde kom' in ligt (de zogenaamde 'schilnorm'). Dat is met name voor de ontwikkelingen in de Molenzoom reëel – gezien de ligging nabij het Centrum en het treinstation.

Gebruik van deelauto's
Vooral in het Centrum en de Molenzoom is het gebruik van deelauto's kansrijk. De ervaring leert dat hiermee 15 procent minder autoparkeerplaatsen nodig zijn, mits aan een aantal voorwaarden voldaan wordt.

- Deelauto's vormen een goed alternatief voor diegenen die relatief weinig rijden (en niet voor diegenen die dagelijks de auto gebruiken). Daarom zijn deelauto's alleen succesvol in gebieden met goed openbaar vervoer en dagelijkse voorzieningen op korte (fiets)afstand. Daarom liggen er vooral kansen in het Centrum en de Molenzoom.
- Deelautosystemen zijn het meest succesvol als zij onderdeel zijn van een totale visie op mobiliteit. Deelauto's zijn meestal niet voor elke voordeur beschikbaar. Om te zorgen dat deelauto's minstens zo aantrekkelijk zijn als de eigen auto, worden ook de 'gewone' parkeervoorzieningen geconcentreerd op locaties op enige afstand van de woning (dat maakt ook dubbel gebruik mogelijk, zie hierna). Hoogwaardige fietsenstallingen en -bergingen moeten daarentegen 'voor de deur' beschikbaar zijn. Hierin moet ook ruimte zijn voor bijzondere



Elektrische deelauto's als alternatief voor privaat autobezit

fietsen zoals driewielers, scootmobielen of bakfietsen.

- Parkeerregulering (betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren) is een vereiste om het effect van deelauto's te vergroten. Enerzijds als stimulans om gebruik te maken van deelauto's (daarvoor hoeft immers geen parkeergeld betaald te worden en de deelauto heeft een vaste plaats dichtbij de woning). Anderzijds om te 'sturen' op autobezit, zodat eventueel tegenvallende resultaten niet leiden tot parkeerproblemen in de eigen of omliggende woonbuurten.
- De figuur geeft een indicatie van waar regulatie nodig is bij inzet op deelautosystemen. Het gaat om Centrum en Molenzoom, maar ook om de gebieden daaromheen (om overloopeffecten tegen te
- gaan). In Noordwest en De Koppeling wordt ook ingezet op deelauto's, maar in bescheiden mate (vanwege de minder directe nabijheid van voorzieningen en hoogwaardig openbaar vervoer).



Dubbel gebruik van parkeerplaatsen
Functiemenging van wonen en werken betekent ook dat meer parkeerplaatsen dubbel gebruikt kunnen worden. Want woningen hebben 's nachts de grootste parkeerbehoefte en werklocaties juist overdag. De functiemenging die in de Ruimtelijke Koers wordt voorgesteld biedt dus kansen om naar verhouding minder parkeerplaatsen te realiseren. Maar dat betekent wel dat er zo min mogelijk private parkeerplaatsen uitgegeven mogen worden: in een meer verstedelijkt gebied is het niet meer wenselijk om woningen en bedrijven allemaal eigen parkeerplaatsen aan te bieden. Een efficiënt gebruik van de beschikbare ruimte is essentieel om een hoogwaardige openbare ruimte te kunnen realiseren.

Maatregelen

Fietsnetwerk

- Fietsroutes blijven de dragers van de structuur. Ze kruisen drukke wegen ongelijkvloers en hebben voorrang op kruisingen met minder drukke autoroutes
- Nieuwe routes sluiten naadloos aan op lokale en regionale routes
- Fietsroutes in en naar nieuwe woongebieden worden breder en krijgen doorgaande voetpaden
- Nieuwe openbare ruimtes worden ontworpen vanuit de wensen van voetgangers en fietsers

Openbaar vervoer

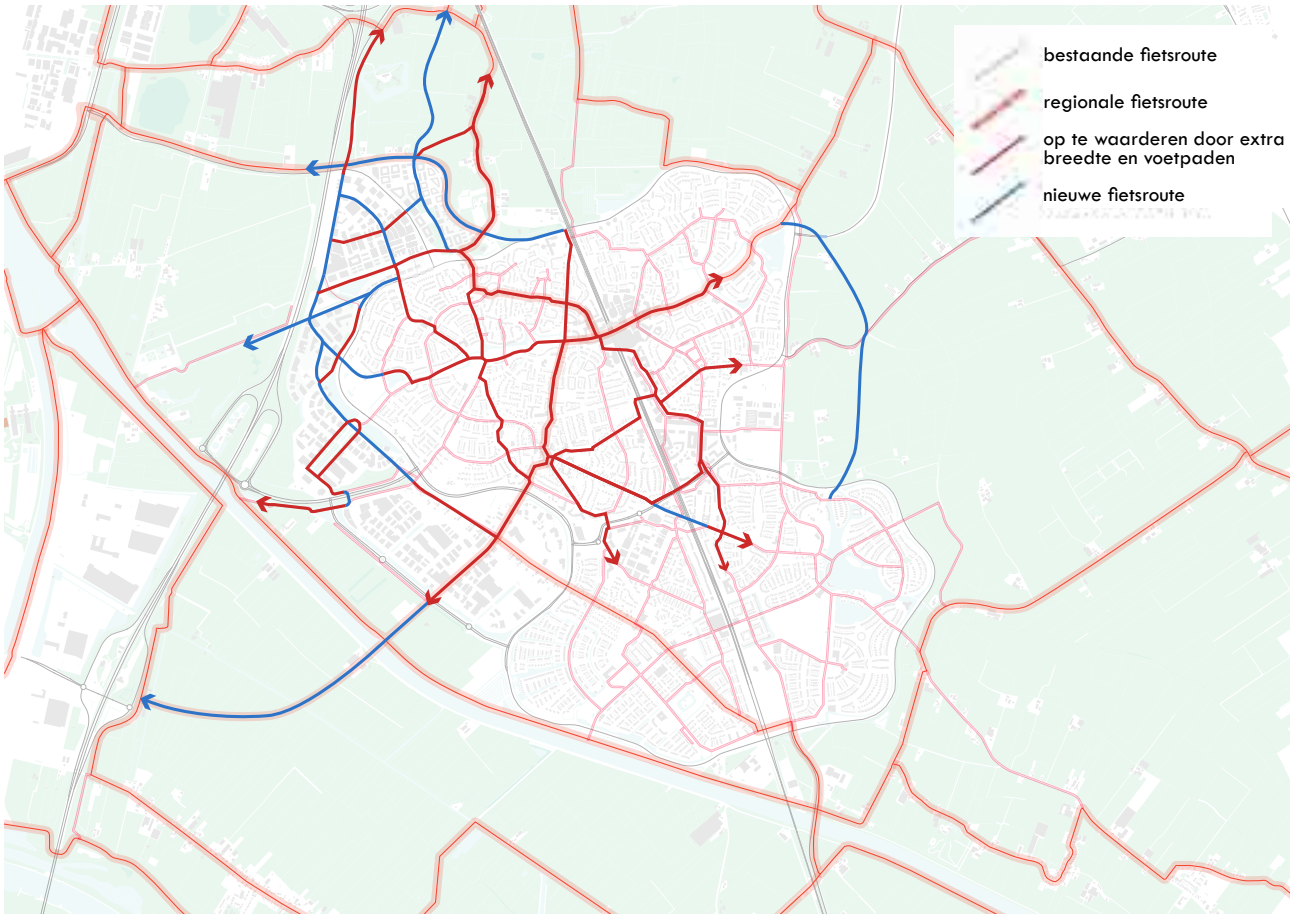
- De trein blijft de ruggengraat van het openbaar vervoer
- Extra woningen zorgen voor meer draagvlak voor buslijnen en 'vraagafhankelijk vervoer', zoals elektrokarren
- Als Bunnik extra woningen bouwt, ontstaan kansen voor een busverbinding in oostelijke richting

Wegenstructuur

- De Limesbaan moet van en naar het oosten aangesloten op de A12. Daarnaast moet de Utrechtseweg verkort en verdubbeld worden
- De Rondweg wordt aan de noordwestkant omgelegd, zodat nieuwe woningen binnen het nieuwe tracé komen te liggen. Het oude parcours krijgt een andere functie en inrichting
- Verdubbeling Rondweg Oost tussen De Koppeling en de Limesbaan

Parkeren

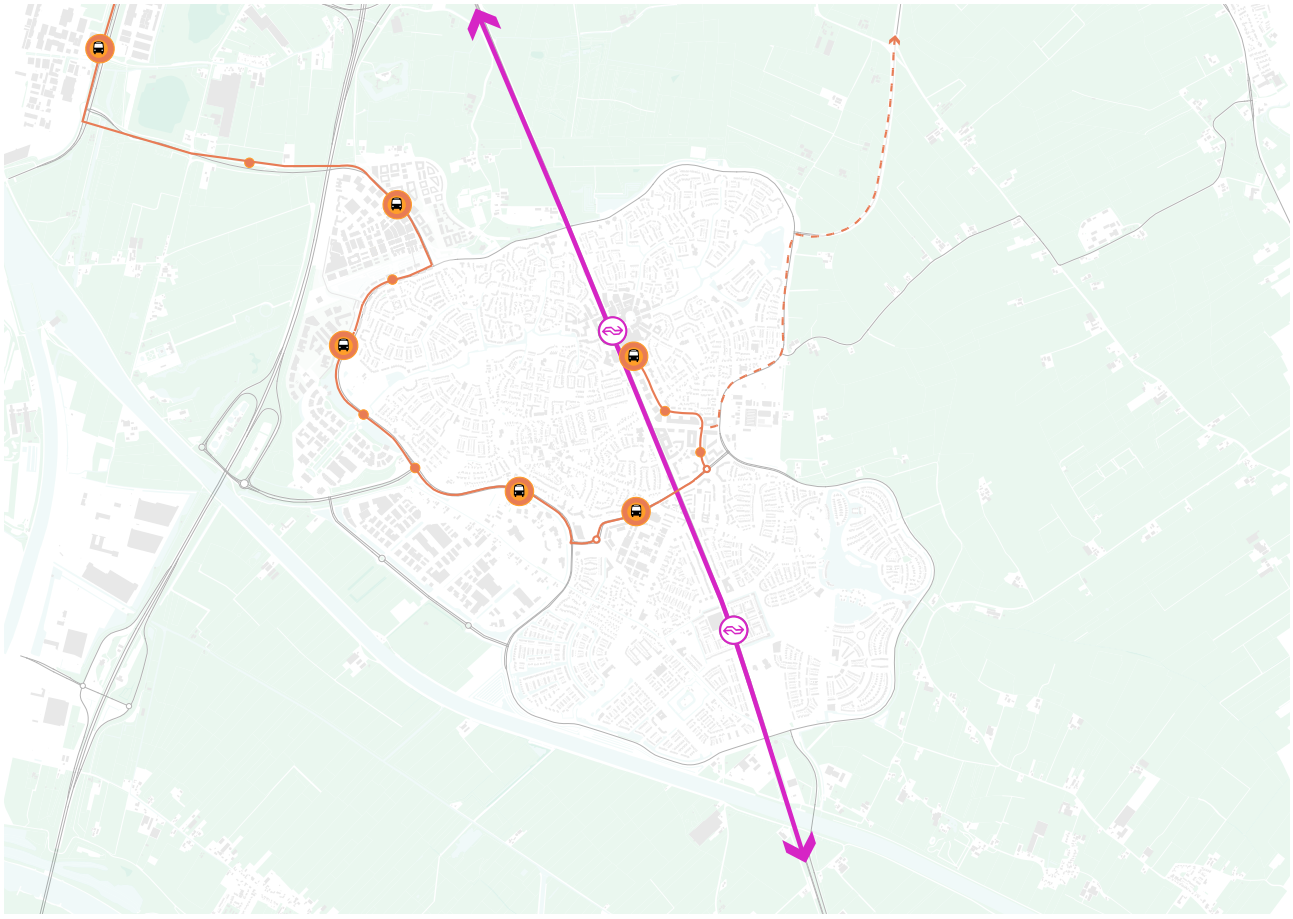
- In het Centrum en op de Molenzoom gelden lagere parkeernormen dan nu. Daarvoor is (onderzoek naar) parkeerregulering nodig (betaald parkeren en vergunninghouders)
- Het gebruik van deelauto's wordt gestimuleerd (vooral in Centrum en Molenzoom)
- Parkeerplaatsen worden zoveel mogelijk dubbel gebruikt



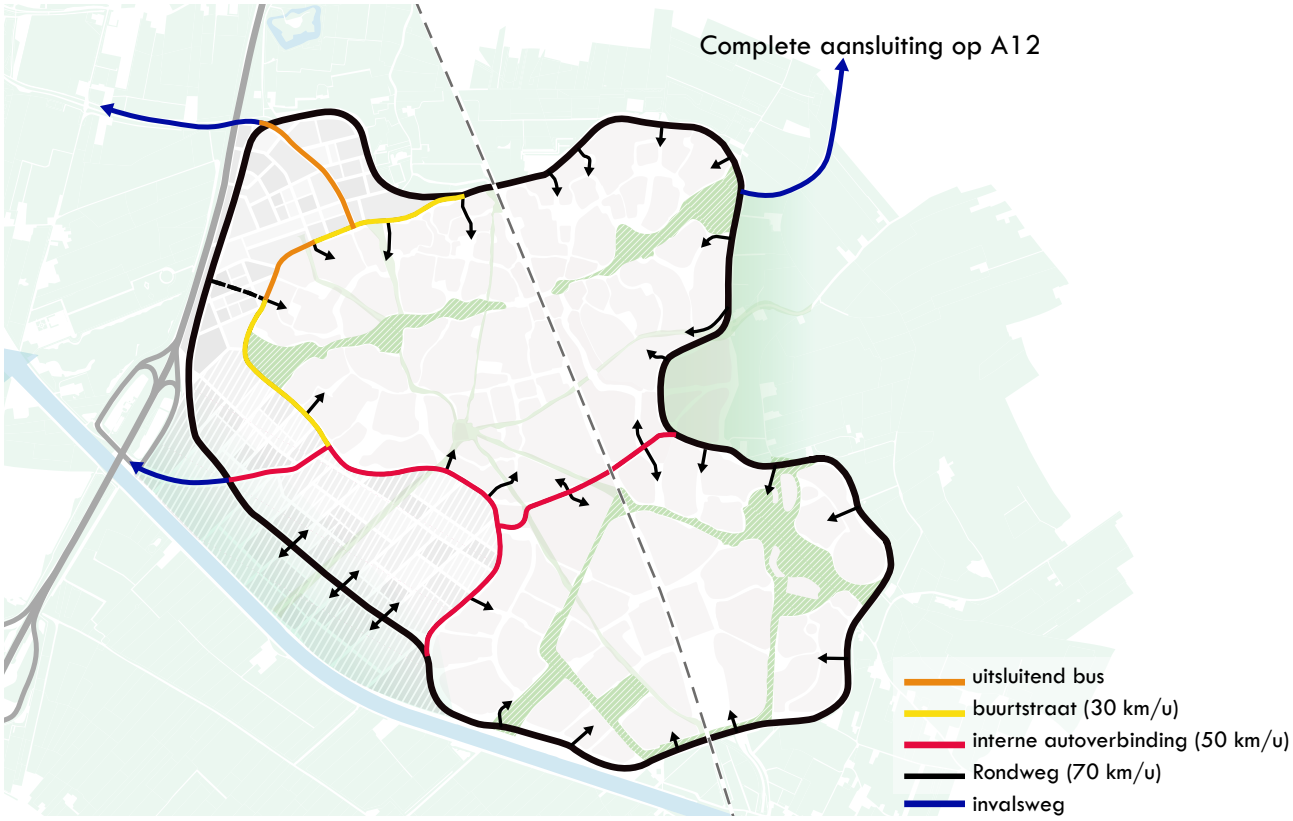
Maatregelen fietsroutes



Doortrekken fietsroutes



Maatregelen openbaar vervoer



Maatregelen wegenstructuur

3.7 Duurzaamheid - energie, klimaatadaptatie en circulariteit

De Ruimtelijke Koers draagt bij aan een duurzaam Houten: klimaat- en energieneutraal, schoon en stil, met gesloten kringlopen en volop groen en water. Hiervoor gelden een aantal uitgangspunten en richtinggevende keuzes.

3.7.1 Energie

Het uitgangspunt voor nieuwbouw in Houten is energieneutraal. Hieronder verstaan wij dat alle energie (gebouwgebonden plus gebruik) die in een jaar binnen de betreffende gebouw wordt verbruikt, ook ter plaatse duurzaam wordt opgewekt. Bij voorkeur zijn gebouwen zelfs energieleverend, oftewel ze wekken in een jaar meer energie op dan er ter plekke verbruikt wordt (zie ook het Programma Ruimte 2017-2019 en het collegeprogramma 2018-2022). Wanneer dit praktisch niet mogelijk is, is het de bedoeling dat de ontwikkeling minimaal op gebiedsniveau energieneutraal moet zijn.

Grondgebonden woningen hebben voldoende dak- en geveloppervlak om deze energieneutraal te realiseren. Bij gestapelde bouw is dit niet altijd vanzelfsprekend. Op locaties met veel gestapelde bouw blijft anno 2020 waarschijnlijk een energievraag over die op andere plekken in Houten opgewekt moet worden, maar de voorkeur heeft om het om het om gebiedsniveau op te lossen. Een tekort aan dak- en geveloppervlak kan dan mogelijk (deels) gecompenseerd worden met een elders binnen het ontwikkelingsgebied geplaatste duurzame opwekinstallatie, zoals zonnepanelen, of met een collectief warmtenet (op basis van een duurzame bron). In de Transitievisie Warmte, die begin 2021 verschijnt, bepaalt de gemeente in welke gebieden een dergelijke collectieve oplossing kansrijk is. Ook kan het bufferen/opslaan van energie de restvraag beperken. De Ruimtelijke Koers kijkt tot 2040. Tot die tijd zijn een hoop innovaties te verwachten. Daarom worden de eisen voor nieuwbouw steeds afgestemd op de laatste ontwikkelingen.

3.7.2 Klimaatadaptatie

De groene structuur is de basis – groen vervult namelijk meerdere functies, zoals de opvang van water, hittereductie en het bevorderen van de biodiversiteit. Voor de openbare ruimte geldt een verdeling van 60 procent groen en water en 40 procent verharding. Bij nieuw- en verbouw is de waterberging op eigen terrein minimaal 15 millimeter per vierkante meter verhard oppervlak. Speciale aandacht is er voor de behoefte aan meer waterbuffers. Dit wordt bereikt door het maximaliseren van infiltratiezones en het ‘slim’ profileren van straten en groene gebieden – zodat regenwater tijdelijk wordt opgevangen en vertraagd afgevoerd naar het rioolstelsel. In bouwblokken kan de waterbuffercapaciteit worden vergroot door minimaal 60 procent van daken en binnenplaatsen in te richten met waterretentiesystemen. Ondergrondse wateropslagkratten (en het hergebruik van dit water) behoren eveneens tot de mogelijkheden. De wateropslagcapaciteit kan vergroot worden door het verbinden van grote wateren en het weer blootleggen van de oude loop van de Kromme Rijn.



Duurzaamheidsmaatregelen

Het is soms nodig om naast ‘groene’ maatregelen technische maatregelen te nemen om wateroverlast, droogte en hittestress te voorkomen. Hier moet pas in de laatste plaats op worden teruggegrepen – het gaat immers om een beleefbare en gezonde leefomgeving. De gemeente werkt aan een plan voor klimaatadaptatie. Hierin zal nader worden uitgewerkt hoe Houten met dit vraagstuk om zal gaan.

3.7.3 Circulariteit

De Koers zet in op dubbel ruimtegebruik, optimalisatie en flexibiliteit van functies en het hergebruik van materialen. Daarvoor is het van belang om de aanwezige infrastructuur en bebouwing in beeld te brengen en waar mogelijk te benutten voor nieuwe ontwikkelingen. Zo gaat er weinig sloopmateriaal verloren en kunnen kringlopen – in ieder geval op lokaal niveau – worden gesloten. Bij nieuwbouw wordt de verwachte gebruiksduur kritisch bekeken en waar nodig het ontwerp aangepast – met bijvoorbeeld demontabele houtbouw of door de inzet op eenvoudig te transformeren gebouwen, zoals eerder is gedaan met de school(woning)gebouwen in Houten-Zuid. De grenswaarde Milieuprestatie Gebouwen (MPG) is maximaal 1,0 bij nieuwe woningen. Hoe lager de MPG, hoe duurzamer het materiaalgebruik.

Ook de deeleconomie speelt een belangrijke rol. Dit levert meer ruimte op voor andere functies, omdat bijvoorbeeld door het gebruik van (elektrische) deelauto's het ruimtebeslag voor parkeren afneemt. Ook wordt restafval zo veel mogelijk beperkt en hergebruik van grondstoffen gestimuleerd door afvalscheiding voor huishoudens zo makkelijk mogelijk maken.

Maatregelen

Hieronder staat een aantal globale maatregelen voor energie, klimaatadaptatie en circulariteit. Deze lijst is niet uitputtend. Een nadere specificatie met voorbeelden is te vinden in paragraaf 4.1 over de deelgebieden.

Energie
- Isolatie en slimme technieken voorkomen energieverlies- en verspilling
- Maximale opwekking van duurzame energie op nieuwe woningen en in nieuwe wijken. Daken en gevels benutten voor zonne-energie, tenzij groene daken of gevels de voorkeur hebben vanuit klimaatadaptatie en biodiversiteit
- Maximaal gebruik van warmte uit water en asfalt, hergebruik van restwarmte
- Dubbel ruimtegebruik voor de opwekking, opslag en hergebruik van energie
- Opslag van duurzame energie in verband met seizoens- en dag-nachtpatronen

Klimaatadaptatie
- Gebruik bestaande groenblauwe structuren, voeg nieuwe structuren (met fiets- en wandelroutes) toe
- Groen op meerdere niveaus: in de openbare ruimte en op of tegen bebouwing (natuurinclusief bouwen)
- Biodiversiteit verhogen door de aanleg van gebiedseigen groen en door natuurinclusief bouwen
- Regenwater bergen
- Zorg dat maatregelen zichtbaar zijn. Dit zorgt voor begrip en kennis bij bewoners

Circulariteit
- Faciliteren van deelgebruik vervoer
- Flexibel bouwen: gebouwen wisselen van functie en zijn demontabel
- Circulaire materialen met een lange levensduur
- Circulair bouwen: gebruik van vrijkomende materialen
- Dubbel ruimtegebruik en functieoptimalisatie
- Deelgebruik van voorzieningen
- Gemakkelijk afval scheiden



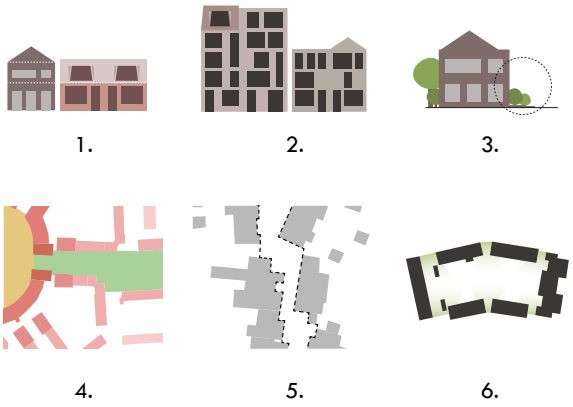


Klimaatproblemen in Houten: wateroverlast en droogte

3.8 Stedenbouw - principes voor een compact houten

Het dorp Houten is als groeikern in de jaren tachtig en negentig, en vervolgens als Vinex-wijk aan de zuidzijde fors gegroeid. Het aantal inwoners nam toe van 6.000 in 1966 tot 50.000 nu. Beide groeifasen hebben een eigen vorm en typologie opgeleverd die gekenmerkt wordt door vrijstaande en geschakelde woningen. Uitgangpunt was een kleinschalig woonlandschap van laagbouw, met aandacht voor de menselijke maat.

Vooral in de woonwijken is de architectuur ondergeschikt aan de stedenbouwkundige opzet. De architectuur heeft een terughoudend karakter die bijdraagt aan een ontspannen woonlandschap. De architectuur in Houten-Zuid is expressiever dan in Noord. De entrees van de woonbuurten zijn voorzien van hoogteaccenten, en in het Centrum staat een toren van veertien verdiepingen. De bebouwing in het Centrum en op de Molenzoom kenmerkt zich door een hoogte van maximaal vier tot vijf lagen.



Bestaande bebouwing in Houten.

1. gemiddeld 1-3 lagen met hellend dak
2. incidenteel 4-6 lagen met een hellend of plat dak
3. belang van publiek-private overgang bij groen
4. hogere bebouwing aan pleinen en of inprikkers
5. verspringende rooilijn en bebouwing
6. geen volledig gesloten bouwblokken

Houten maakt een volgende stap in haar ontwikkeling. Stapsgewijs is het oude dorp getransformeerd in het Houten van vandaag. Daarbij is een DNA opgebouwd waarin groen, een focus op de fiets en ov, een aangename woonomgeving en beperkte aanwezigheid van autoverkeer een voorname rol spelen. Na twee fasen van uitbreiding is er, om aan de lokale woningbehoefte te voldoen, een noodzaak om opnieuw woningen toe te voegen aan Houten. Dit gebeurt onder andere condities dan de vorige twee uitbreidingen. De volgende stap voor Houten vraagt om een andere aanpak, waarbij een groot deel van de nieuwe woningen in het bestaande Houten gerealiseerd gaan worden. Hiervoor is het noodzakelijk om in een hogere dichtheid en met ander bouwhoogte te bouwen. Dit is geen unieke opgave en Houten



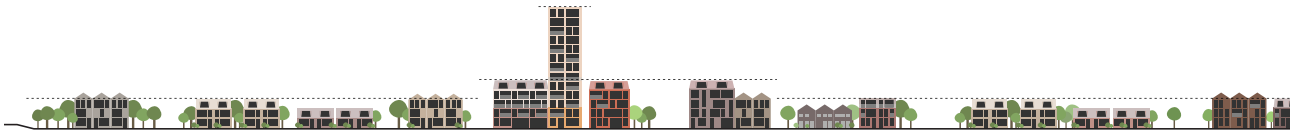
Bestaande bebouwing in Houten


CAFETERIA

loopt niet voor, maar het is een opgave die in veel gemeenten op tafel ligt. In de Ruimtelijke Koers is ervoor gekozen om de nieuwbouw geconcentreerd in te passen in vier deelgebieden.

Het betekent wel dat het aanzien van Houten op een aantal plekken zal veranderen. Deze nieuwe laag mag best herkenbaar zijn, maar moet tegelijkertijd aansluiten bij de bestaande bebouwing en de menselijke maat. Om woningbouw met kwaliteit te bieden, die past bij het Houtens DNA, zijn vijf stedenbouwkundige principes opgesteld.

1. De nieuwbouw sluit door middel van getrapte hoogtes zo veel mogelijk aan bij de hoogtes van de omgeving. Een menging van schuine en platte daken zorgt ervoor dat de bebouwing goed aansluit op de omgeving.
2. Compacte bouwhoogte. De bebouwing heeft aan de straatzijde een maximale hoogte van vijf bouwlagen, door het gebruik van 'setbacks', een teruglegging van de gevel. Vanaf de straat lijkt het gebouw laag, terwijl in werkelijkheid de bouwhoogte boven de vijf verdiepingen reikt.
3. Bouwblokken bestaan uit meerdere panden en gebouwen, die variëren in hoogte en maat. Het mengen van hogere en lagere gebouwen en het terugleggen van hogere verdiepingen (setbacks), zorgen dat de menselijke maat behouden blijft, ondanks de hogere dichtheid. Hoekverdraaiingen in het stratenpatroon zijn aanleiding om bebouwing anders te oriënteren en te onderbreken.
4. De architectuur van de bebouwing wisselt en heeft een rijke detaillering, maar is toch terughoudend. In combinatie met groene openbare ruimtes levert dit een krachtig beeld op. De architectuur kan per deelgebied verschillend worden uitgewerkt.
5. Stad op ooghoogte en ruimte voor ontmoeten. Met inbreiding en hoogbouw wordt ruimte vrijgespeeld voor een hoogwaardige (openbare) ruimte in en rondom de gebouwen, waardoor de verblijfskwaliteit en sociale cohesie toeneemt. Door hoogwaardige materialen (duurzaam trottoirmeubilair), aantrekkelijk groen, uitnodigende plekken (parken, pleinen, atriums, terrassen, speelplekken) en een goed microklimaat ontstaat een omgeving waar het goed toeven is. Dat is een belangrijke voorwaarde voor stedelijke verdichting. Door aantrekkelijke plinten (de begane grond en /of eerste verdiepingen van een gebouw) met (commerciële) voorzieningen en horeca, en met uitnodigende gevels wordt de schaal van hogere gebouwen op straatniveau kleiner gemaakt.



Bestaand hoogteprofiel



Een nieuw hoogteprofiel voor Houten





















Referenties voor een nieuwe ‘Houtense stedelijkheid’

3.9 Houten en de regio

De ambities in de Ruimtelijke Koers leveren een grote bijdrage aan regionale opgaven. Met de bouw van 5.800 woningen (4.800 plus 1.000 woningen in de planning) voorziet Houten niet alleen in de eigen behoefte, maar levert ook een bijdrage aan de regionale vraag van 37.000 woningen. De minimaal 4.800 woningen dragen bij aan de 37.000 woningen waarvoor nog een plek gevonden moet worden (zie paragraaf 2.3).

De deelgebieden waar deze woningen gerealiseerd worden bevinden zich in de directe nabijheid van knooppunten – alle nieuw te bouwen woningen liggen bijvoorbeeld binnen tien minuten fietsafstand van station Houten. De locaties aan de noordwestkant kunnen aanhaken bij de dynamiek in de A12-zone tussen Nieuwegein, Utrecht en Houten.

Om de ambities van deze Koers voor elkaar te krijgen heeft Houten de provincie, het Rijk en de regio hard nodig. Daarom zijn hier de belangrijkste maatregelen opgesomd waarvoor cofinanciering nodig is. Dit is van essentieel belang, want deze maatregelen zijn nodig om de Ruimtelijke Koers mogelijk te maken.

Maatregelen

Fietsinfrastructuur
- Verbeteren (zoals verbreden) en aanleggen van (regionale) fietsroutes (zie paragraaf 3.6 en deelgebieden)
- Fietsbruggen, tunnels en viaducten (zoals over De Koppeling, zie 3.6 en deelgebieden)

Openbaar vervoer
- Doorstromingsmaatregelen verschillende wegen
- Ontwikkelen lokaal openbaarvervoersysteem
- Herinrichting busstation Molenzoom
- Nieuwe bushaltes in Noordwest
- Hogere frequentie van treinen

Landschap en groenstructuur
- Versterking groenstructuur in Centrum
- Lineair park Molenzoom
- Verbeteren groenstructuur Utrechtseweg
- Uitbreiding van Nieuw-Wulven
- Ontwikkeling van het landschap aan de oostzijde

Auto-infrastructuur
- Volledige aansluiting van de Limesbaan op de A12
- Verdubbeling van de Rondweg tussen Limesbaan en De Koppeling
- Verdubbelen en aanpassen Utrechtseweg
- Verbreding viaduct Utrechtseweg over A27
- Realiseren ongelijkvloers kruispunt Laagravenseweg
- Verleggen van de Rondweg aan de noordwestzijde (parallel aan A27)
- Verbeteringen aansluiting A12 Laagraven
- Herinrichting wegenstructuur Molenzoom
- Geluidswerende maatregelen langs A27 (zoals schermen of natuurlijke buffers)



Contour Ruimtelijk-Economisch Programma (31-03-2020), Kaart van Altijd

Mobiliteit en verstedelijking – een regionale opgave

Zoals eerder gezegd werkt de gemeente Houten met regionale partners aan grote regionale opgaven op het gebied van wonen, landschap, werken, energie en mobiliteit. Bijvoorbeeld in het Ruimtelijk Economisch Programma (REP), de Regionale Energiestrategie (RES), onderzoek voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) en in het Programma U Ned. Zo is in het kader van U Ned in 2018 een programmaplan op hoofdlijnen opgesteld om nieuwe woon- en werkgebieden te kunnen realiseren, zonder dat de bereikbaarheid en de leefbaarheid als gevolg daarvan achteruit gaan.

Om te beginnen wordt binnen U Ned en REP ingezet op een strategie waarbij wonen en werken zoveel mogelijk in en rond vervoersknooppunten wordt verdicht, zodat waardevol groen wordt gespaard ('ladder van verstedelijking'). Pas daarna komen nieuwe ontwikkellocaties aan de randen van de kernen in beeld (uitleglocaties). Houten neemt de regionale ambitie om zoveel mogelijk binnen bestaand stedelijk gebied te bouwen over. Zo kunnen ook in Houten bestaande trein- en buslijnen optimaal benut worden en wordt het landschap zo min mogelijk aangetast.

Een andere belangrijke notie is dat 'meer van hetzelfde' niet genoeg is om de verwachte groei op een gezonde en duurzame manier op te vangen. Er is behoefte aan een betere spreiding van de vraag naar mobiliteit (qua ruimte, type vervoer en tijd) en een betere integratie van meerdere modaliteiten, waaronder nieuwe vervoersconcepten als 'mobility as a service'. Ook deze ambitie wordt in Houten al ingevuld. Bestaande fietsvoorzieningen en stallingplaatsen bij stations worden uitgebreid en in de nieuwbouwgebieden wordt ingezet op de ontwikkeling van deelautosystemen. In Centrum en Molenzoom komt sturend parkeerbeleid (vergunningparkeren), waardoor minder parkeerplaatsen nodig zijn en het gebruik van openbaar vervoer en deelauto's gestimuleerd wordt. Bovendien willen we parkeergelegenheden clusteren en efficiënter gebruiken door dubbel gebruik.

Houten geeft in de Ruimtelijke Koers invulling aan regionale ambities, voor zover dat op lokaal niveau mogelijk is. In het Programma U Ned is duidelijk aangegeven dat niet alleen alle mogelijke oplossingen nodig zijn, maar ook alle partijen. De gemeente zet in op verdichting, autoluwe woongebieden, hoogwaardige fietsroutes en sturend parkeerbeleid. Op regionaal of landelijk schaalniveau zijn innovatieve benuttingsmaatregelen, prijsbeleid en 'spitsmijdprojecten' denkbaar. Verder zijn Rijk en regio nodig voor investeringen om de benodigde 'schaalsprong' in verstedelijking en mobiliteit mogelijk te maken. In het MIRT-onderzoek 'Wonen, werken en bereikbaarheid in de Metropoolregio Utrecht (MRU)' wordt dit concreter uitgewerkt.

Deze Ruimtelijke Koers staat voor de realisatie van een forse woningbouwopgave in Houten inclusief benodigde infrastructuur, ondersteunende voorzieningen en maatregelen op het gebied van groen en duurzaamheid. Daarnaast wordt met de totstandkoming van nieuwe bouwlocaties voldoende werkgelegenheid gerealiseerd – zodat deze qua omvang op peil blijft.

In vergelijking met bouwperiodes uit het verleden – die voornamelijk uitleggebieden betroffen – is deze woningbouwopgave meer complex: het gaat veelal om bouwen in bestaand Houten, de gemeente is niet alleen aan zet en de afhankelijkheid van andere partijen is groter dan voorheen.



4

ONTWIKKELSTRATEGIE



'Prioriteer keuzes op basis van de potenties van de locatie en de markt'

Deelnemer startbijeenkomst, 12 juni 2019

Foto: Het Rond

De ontwikkelstrategie voor de Koers – hoe krijgen we de ambities uit hoofdstuk 3 voor elkaar – is een tactisch stappenplan, met ruimte om gedurende het proces bij te sturen. Het is een robuuste strategie met flexibiliteit en adaptief vermogen, waarbij sturing en de inzet van instrumenten, menskracht en middelen een sleutelrol vervullen. En niet onbelangrijk, veel hangt af van de houding en werkwijze ten aanzien van de planontwikkeling en de samenwerking met marktpartijen.

Dit hoofdstuk beschrijft de strategie op hoofdlijnen en is bedoeld voor het brede publiek. In een advies aan de gemeente, die apart van de Ruimtelijke Koers wordt gepresenteerd, wordt dieper ingegaan op financiële consequenties en de uitvoeringsagenda.

Grondbeleid

1. Een keuze voor (her)ontwikkeling in bestaande gebieden betekent meer stakeholders, complexiteit en divers eigendom.
2. De gemeente kan een actieve en facilitaire rol kiezen, maar is zeker niet in staat om voor de gehele opgave alle gronden te verwerven en een eigen grondexploitatie te voeren.
3. De gemeente is (dus) een van de spelers op een dynamische grond- en vastgoedmarkt. Ze is belangrijk in het ordenen van ruimte en het stellen van kaders voor de woningbouwprogrammering.
4. In de ontwikkelgebieden zijn meerdere locaties waar transformatie of herontwikkeling kansrijk is. Het succes van ontwikkeling, tempo en financiële haalbaarheid hangt af van programma, dichtheid, kosten en opbrengsten, en niet in de laatste plaats van de bereidheid van private partijen om tot (her)ontwikkeling over te gaan.
5. De menskracht en financiële middelen die de gemeente kan inzetten is schaars, waardoor ze keuzes moet maken waar en op welke wijze ze actief stuurt, ontwikkelingen afdwingt, conditioneert of juist meer keuzes overlaat aan de markt. Inzet van instrumentarium en effectiviteit hangt samen met situationele kenmerken van de deelgebieden en het grond- en vastgoedbezit van partijen.

Op basis van bovenstaande kiest de gemeente voor een situationeel en dynamisch grondbeleid. Dat betekent dat ze de inzet van instrumenten, menskracht en middelen mede laat afhangen van de situatie, grondpositie en de rol die de gemeente wil en kan spelen in de gebiedsontwikkeling. Door de tijd heen veranderen posities en prioriteiten, waardoor de gemeente haar inzet kan heroverwegen en aanpassen als de situatie daarom vraagt of als de gemeente (nieuwe) mogelijkheden ziet om de effectiviteit van handelen en beleid te verbeteren.

4.1 Actief sturen

De gemeente heeft in de basis een actieve houding, maar haar rol en inzet kunnen per deelgebied variëren – afhankelijk van welke aspecten voorrang hebben en of de gemeente grond bezit. Op het niveau van ruimtelijke ordening (omgevingsplan, vergunningen) en planbegeleiding heeft de gemeente in ieder geval een leidende en actieve rol.

Ondanks dat de gemeente de mogelijkheid heeft om zelf de grondexploitatie te voeren en door eigen grondbezit gebiedsontwikkelingen vlot te trekken, kan en wil de gemeente – vanwege de financiële omvang plus de risico's bij ontwikkeling en de daaruit voortkomende financieringsbehoefte – de in de Koers gestelde opgave niet zelfstandig ontwikkelen. De grond- en vastgoedontwikkeling zelf wordt zoveel mogelijk overgelaten aan marktinitiatieven. Marktpartijen hebben in belangrijke mate invloed op het tempo en de realisatie van de woningbouwopgave. De gemeente ziet zichzelf als een van de spelers op de grond- en vastgoedmarkt: belangrijk in kaderstellend beleid en in het initiëren van gebiedsontwikkelingen, maar afhankelijk van anderen voor de feitelijke ontwikkeling en realisatie.

Omdat de gebiedsontwikkelingen plaatsvinden in bestaand stedelijk gebied, zijn er veel partijen betrokken naast, uiteraard, de grond- en vastgoedeigenaren. Dat maakt dat de in deze Koers gestelde woningbouwambitie gerealiseerd zal worden door een optelsom van uiteenlopende plannen, initiatieven en gebiedsontwikkelingen. Er is weliswaar een duidelijke voorkeur voor welke deelgebieden als eerste tot ontwikkeling moeten komen – eerst Centrum, Molenzoom en De Koppeling, op termijn Noordwest – maar ook binnen de deelgebieden is prioritering noodzakelijk. In Molenzoom bijvoorbeeld is sprake van meerdere locaties die in aanmerking komen voor ontwikkeling. Echter, door de gestelde bandbreedte in het aantal benodigde woningen zijn keuzes nodig, zodat individuele projecten elkaar aanjagen en niet frustreren. Daarom dus een tactisch stappenplan waarmee dan weer initiërend, dan weer reagerend op marktinitiatieven wordt gewerkt. Daarvoor moet de basis op orde zijn: duidelijke hoofdlijnen zodat de gemeente op locatie- en gebiedsniveau op verfijnde wijze invulling kan geven aan stedenbouwkundige principes, programma, investeringen in de openbare ruimte, financieren en (vooral) de samenwerking met de markt.

De Ruimtelijke Koers geeft richting aan de groei van Houten. In de deelgebieden Centrum, Molenzoom, De Koppeling en Noordwest wordt de woningbouwambitie gerealiseerd. Maar ook in de rest van Houten wordt geïnvesteerd in verbetering en uitbreiding van infrastructuur, voorzieningen, water, landschap en recreatie. De kaders hiervoor zijn opgenomen in gebiedspaspoorten (zie hoofdstuk 5).

Bij de start van elke gebiedsontwikkeling wordt vastgelegd wat:

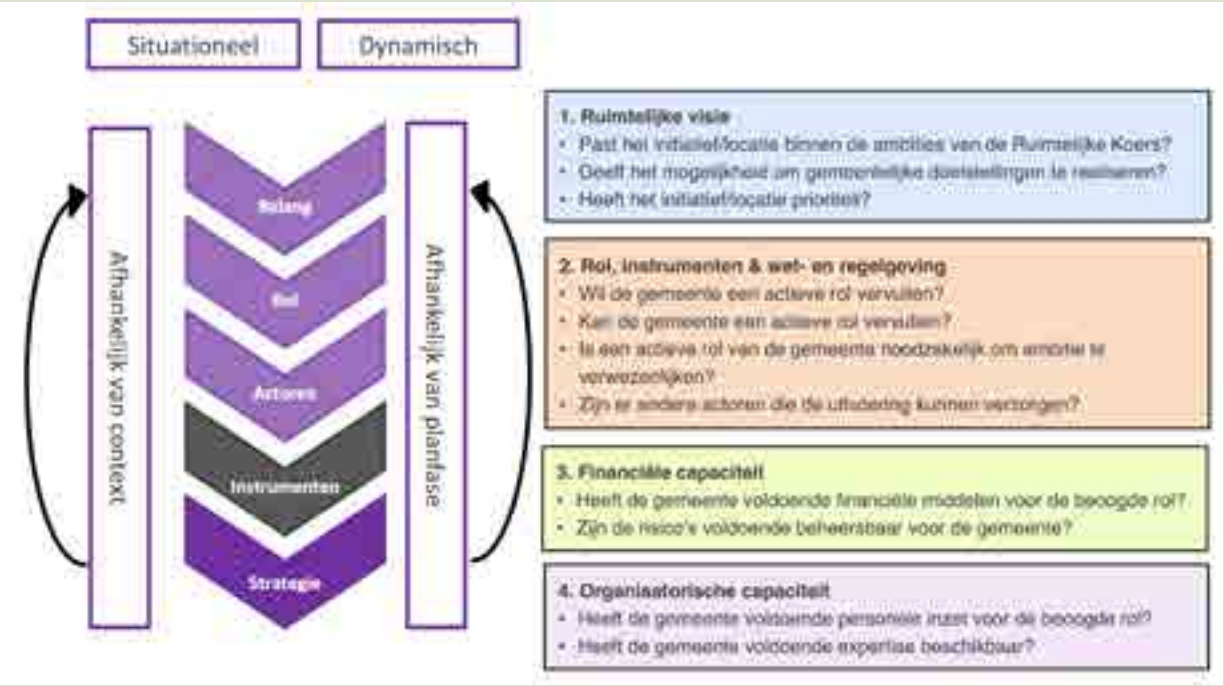
1. De relatie met de Ruimtelijke Koers is;
2. Wat op het gebied van ontwikkeling en realisatie wordt verwacht;
3. Welke investeringen binnen het gebied zelf worden gedaan (als onderdeel van het kostenverhaal);
4. Welke bijdrage nodig is voor de realisatie van ('bovenwijkse') voorzieningen c.q. investeringen op het niveau van de hele Koers.

De inzet van de gemeente (menskracht, (financiële) middelen) wordt per gebiedsontwikkeling afgewogen. Omdat de inzetbaarheid van middelen vanuit de gemeente beperkt is, moet steeds opnieuw worden afgewogen wat de gemeente wel en niet doet. De ontwikkelstrategie is dus een cyclisch proces: de inzet van mensen en financiële middelen wordt per gebied steeds tegen het licht gehouden. Zo is het denkbaar dat financiële meevallers in de ene ontwikkeling op andere locaties kunnen worden ingezet. En de voortgang in het ene gebied bepaalt mede of de gemeente met een volgende gebiedsontwikkeling wil starten (of ruimte wil geven aan marktinitiatieven op nieuwe locaties).

Strategie op hoofdlijnen

1. Met het prioriteit geven aan ontwikkelingen in het Centrum en de Molenzoom kiest de gemeente voor de start van ontwikkelingen in die gebieden waarbij transformatie en woningbouw de meeste toegevoegde waarde hebben voor Houten.
2. Vanuit het perspectief van ov-bereikbaarheid is de Molenzoom ook een centrum. Met de versterking van de Molenzoom als woon-werkgebied vergroot de gemeente het centrumgebied van Houten.
3. Wanneer ontwikkelingen hier succesvol zijn en de bovengrens van de beoogde woningbouwopgave wordt gerealiseerd, kan dit leiden tot een temporisering en minder woningen in met name De Koppeling. Dit vraagt mogelijk om een herijking van het woningbouwprogramma per deelgebied op termijn.
4. De keuze voor Noordwest is mede ingegeven door het bouwen in bestaand gebied en het geven van een kwaliteitsimpuls aan bestaande werkgebieden (Utrechtseweg-Oost en Doornkade). Verstedelijking en verdichting betekenen naast woningbouw ook kansen voor een modern werkgebied.
5. In Noordwest zijn drie samenhangende ontwikkelingen mogelijk waarmee kritische massa wordt gecreëerd en een levensvatbare ontwikkeling wordt verzekerd. Voor het volledig realiseren van de ambities voor Noordwest is een kritische massa van minimaal 2.500 woningen nodig. Het realiseren van deze drie ontwikkelingen (Hof van Wulven, Doornkade en Utrechtseweg-Oost) is cruciaal voor Noordwest en vraagt om een actieve inzet van de gemeente (instrumenten, menskracht en middelen) en actief opereren waar mogelijk.

Bovenstaande maakt dat de ontwikkelstrategie voor de realisatie van de Ruimtelijke Koers aanpasbaar moet zijn in de tijd, moet inspelen op (nieuwe) ontwikkelingen en moet kunnen reageren op acties en ontwikkelingen die worden geïnitieerd door marktpartijen. De hoofdlijn van de strategie moet daardoor helder en scherp zijn. Dat maakt de strategie adaptief, flexibel en robuust. Het figuur hieronder geeft inzicht in een afwegingskader waarbinnen keuzes tot stand kunnen komen.



4.2 Investeren in de Ruimtelijke Koers

Om de Ruimtelijke Koers mogelijk te maken, moet op structuurniveau geïnvesteerd worden. Met name in infrastructuur, openbare ruimte, recreatieve gebieden, natuur, maatschappelijke voorzieningen, zorg, welzijn en sport. In een aantal gevallen zijn deze investeringen randvoorwaardelijk voor een succesvolle realisatie van de woningbouwopgave (denk aan noodzakelijke aanpassingen van de infrastructuur). In andere gevallen is de investering meer een wens (denk aan de verbetering van de aansluiting op landgoed Heemstede). Alle investeringen zijn samengebracht in een gemeentelijke investeringsagenda, een programma dat gekoppeld is aan bovenwijkse voorzieningen, zoals de aanleg van infrastructuur, de verbetering van landschap, duurzaamheid en de versterking van de groenblauwe structuur.

Investeringsstrategie op hoofdlijnen

1. Het basisraamwerk voor de Ruimtelijke Koers bestaat uit een overkoepelend planologisch en financieel kader waarbinnen gebiedsontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. Per deelgebied gelden ook weer ruimtelijke, programmatische en financiële kaders. Tevens moeten alle gebiedsontwikkelingen naar rato bijdragen aan de investeringen die op structuurniveau in Houten moeten worden gedaan om de Ruimtelijke Koers te realiseren.
2. Voor realisatie van de Ruimtelijke Koers is een investeringsagenda opgesteld. Inkomsten zijn afhankelijk van gebiedsontwikkelingen, gemeentelijke middelen en investeringen van derden (met name andere overheden). Het kasstroommanagement (investeringen doen op moment dat bijdragen/dekking zijn geborgd) is het sturingsmiddel voor de investeringsagenda. Voorinvesteringen (op risico) worden binnen het totaal van middelen afgewogen op het beoogde effect en bijbehorende risico's.
3. Bij opschaling van de woningaantallen in deelgebied Noordwest is een grootschalige investering in infrastructuur en landschap onmisbaar. De haalbaarheid hangt af van een financiële bijdrage van derden. Door de positie en het programma levert het opschalen van Noordwest een belangrijke bijdrage aan het verlichten van het regionale woningtekort. Zowel de woningbouwontwikkeling als de investeringen hebben dus een regionale context.
4. Belangrijke maatschappelijke opgaven hebben een ruimtelijke claim (energie, duurzaamheid, mobiliteit). In de komende jaren zullen hiervoor meer financiële instrumenten, middelen en/of fondsen gaan ontstaan. Vanuit de investeringsstrategie zal zowel inhoudelijk als financieel steeds een koppeling worden nagestreefd waarbij deze thema's – naast woningbouw – waar mogelijk voorzien worden van een financiële onderlegger. Gezien het belang dat gehecht wordt aan natuur (klimaatadaptatie), landschap en duurzaamheid (ook in mobiliteit) is een actieve en positieve grondhouding te koppelen aan de investeringsstrategie.
5. Het adaptieve en flexibele karakter van de Ruimtelijke Koers vergt een adequaat monitorings- en bewakingssysteem, waarin de voortgang van het programma, de planning en de financiën worden bewaakt vanuit het perspectief van risicomanagement en (bij)sturing. Binnen de gemeentelijke planning- en controlcyclus wordt hiervoor een apart rapportage- en besturingssysteem opgenomen.

De investeringsstrategie heeft een investeringsagenda waarin de realisatie van de ruimtelijke hoofdstructuur is opgenomen, net als de koppeling met dekkingsmiddelen. Op gebiedsniveau worden de financiële haalbaarheid en het kostenverhaal nauwlettend gevolgd en het totaal wordt binnen de planning- en controlcyclus van de gemeente gecheckt op risico's, voortgang en bijsturingsmogelijkheden.

De dekking van de investeringsagenda bestaat uit drie onderdelen.

1. De gebiedsontwikkelingen dragen naar rato (profijt en proportionaliteit) bij aan de bekostiging van de investeringsagenda.
2. De investeringsagenda komt deels ten goede aan bestaand Houten. Dit vraagt om dekking vanuit gemeentelijke middelen.
3. Bijdragen van derden, met name het Rijk en regionale en provinciale overheden.

In het geval van bijdragen door derden is sprake van een duidelijke voorwaardelijkheid. Oftewel: deze bijdragen zijn cruciaal voor het realiseren van zowel de ambities als de voorwaarden van de Ruimtelijke Koers. Dit speelt met name bij aanpassingen aan de regionale infrastructuur (zoals de opwaardering van de Utrechtseweg, de Limesbaan en een nieuwe aansluiting op de A12). De investeringsagenda kent een fasering in de tijd en bevat ook een prioritering. Bij het beheersen van risico's geldt een sterke focus op kasstroommanagement. Dit betekent dat het overgrote deel van de gemeentelijke investeringen gedaan wordt wanneer bijdragen van anderen zijn geborgd. Dit centrale sturingsmiddel vergt een actieve rol van de gemeente in het regisseren van investeringen en dekkingsmiddelen.



4.3 Regie: ruimtelijkeordeningskaders in combinatie met kostenverhaal

De uitvoering van de investeringsagenda is, naast de gebiedsontwikkelingen zelf, een wezenlijk onderdeel van de Koers en dient dan ook nauwlettend gevolgd te worden. De wijze waarop de woningbouwproductie en de ambities voor landschap, duurzaamheid en infrastructuur verlopen, vormt in combinatie met de stand van zaken van de investeringsagenda een ijkpunt voor de totale voortgang. Zo kan de vraag beantwoord worden of en hoe ingegrepen moet worden om de realisatie van de Ruimtelijke Koers op het gewenste tempo en binnen de gestelde ambities te houden.

Een effectieve ruimtelijke ordening als basis

1. De Ruimtelijke Koers wordt opgenomen in de nog op te stellen omgevingsvisie. Het beleidsdocument de Ruimtelijke Koers wordt bij invoering van de Omgevingswet in 2021/2022 naar een Omgevingsvisie gebracht.
2. De nota fonds bovenwijks levert het beleidskader voor de investeringsagenda en het regiekader voor bovenwijkse investeringen.
3. Op gebiedsniveau worden ruimtelijke kaders vastgesteld op basis van een gebiedspaspoort.
4. De gemeente zet in op private overeenkomsten bij gebiedsontwikkeling als basis voor afspraken en financiën. Het publiekrechtelijk instrumentarium vormt de achtervang die in voorkomende gevallen wordt ingezet om de koers van de integrale gebiedsontwikkeling te borgen.
5. De gemeente maakt optimaal gebruik van de koppelkansen tussen planologie en kostenverhaal die de Omgevingswet biedt. Dit geldt ook voor de flexibiliteit in omgevingsplannen ten behoeve van sturing en bijsturing op planologische ruimte.

De combinatie van ruimtelijke ordening en kostenverhaal geeft de gemeente een stevige basis voor het voeren van regie. De gemeente stuurt op diverse schaalniveaus en maakt per (deel)ontwikkeling de gewenste combinatie. In de Ruimtelijke Koers (plandocument) zijn spelregels en kaders vanuit

De kaders die de gemeente stelt komen voor een belangrijk deel voort uit de bestemmingsplannen en financiële spelregels voor het gemeentelijke kostenverhaal. Het raamwerk van de Ruimtelijke Koers kan gezien worden als een omgevingsvisie en een nota fonds bovenwijks ineen, waarmee op het schaalniveau van de deelgebieden bestemmingsplannen (per 1 januari 2021 omgevingsplannen) kunnen worden vastgesteld. De inhoud hiervoor komt uit de gebiedspaspoorten die in hoofdstuk 5 zijn toegelicht. De uitwerking van de deelgebieden – binnen de kaders van de gebiedspaspoorten – is de basis voor haalbare plannen en financiële afspraken, bij voorkeur via (anterieure) overeenkomsten. In deze overeenkomsten worden heldere afspraken vastgelegd over plan, programma, planning en kostenverhaal. Publiekrechtelijke instrumenten zijn nadrukkelijk in beeld als het maken van anterieure afspraken onvoldoende blijkt.

4.4 Uitvoering: scherpe doelstellingen, actief monitoren, bijstelling waar nodig

De Ruimtelijke Koers is geen blauwdruk, maar een ontwikkelrichting met een aantal duidelijke doelstellingen. Er wordt naast de woningbouwopgave gewerkt aan de verbetering van de openbare ruimte, de structuur van Houten en de ontwikkeling naar een complete kern. In de uitvoering moet er ruimte zijn voor reflectie en evaluatie en voor het eventueel bijstellen van uitgangspunten en de aanpak wanneer bepaalde ontwikkelingen beter of juist minder goed verlopen dan gepland.

Wanneer wordt aangesloten bij de gemeentelijke cyclus van jaarrekening en begroting, in combinatie met een voortgangsrapportage voor de zomer, ontstaat een trimesterindeling: driemaal per jaar wordt de uitvoering van de Ruimtelijke Koers in de gaten gehouden waarbij de volgende onderwerpen worden toegelicht.

1. Voortgang realisatie (woningbouw) programma. Naast de voortgang in de productie (aantallen in planproces, planontwerp, in aanbouw en opgeleverd) gaat het ook om woningdifferentiatie (voortgang productie sociale huur, goedkope koop, (middel)dure koop en huur) en de voortgang van andere zaken, zoals voorzieningen, werken, parkeren.
2. Uitvoering investeringsagenda (geïnvesteerd vermogen, vastgelegde investeringen, gerealiseerde dekking en afspraken over dekking).
3. Financiële afspraken in contracten met marktpartijen en (grond)eigenaren.
4. Geïnvesteerd vermogen in gebiedsontwikkeling (verwerving en andere wijzen waarop gemeente investeert in gebiedsontwikkelingen).
5. Risicoparagraaf (dekking, management, enzovoorts).

Marktontwikkelingen, maar ook technologische vooruitgang (op het vlak van duurzaamheid of mobiliteit) kunnen heroverwegingen nodig of actueel maken. Daarnaast kan de voortgang van een bepaalde ontwikkellocatie de ontwikkeling van andere locaties beïnvloeden of belemmeren. Dit vraagt om een tijdige signalering, het geven van terugkoppeling, het doen van keuzevoorstellen en bijsturen wanneer nodig.

De monitoring kan als volgt worden opgezet:

- Zoals gezegd: drie keer per jaar rapporteren over de voortgang en de status (trimesterindeling).
- Mijlpalen worden via een aparte procedure voorgelegd voor besluitvorming.
- Een keer per jaar een discussiemoment over keuzes en mogelijke knelpunten. Hierbij gaat het om voortgang, marktontwikkelingen, herijking van kaders en uitgangspunten en keuzes in actuele vraagstukken.
- Een keer per jaar concrete voorstellen voor bijstelling van de Ruimtelijke Koers. Het voorstel is om dit te koppelen aan de begrotingsbehandeling.
- Een keer per jaar een financiële rapportage met de realisatie van het voorgaande jaar en de herziene prognose op korte termijn. Het voorstel is om dit te laten aansluiten op de jaarrekening.

In het proces van plan- en gebiedsontwikkeling kunnen mijlpalen worden onderscheiden; het overeenkomen van een anterieure overeenkomst of het activeren van een eigen grondexploitatie. Deze mijlpalen vragen mogelijk om instemming van de gemeenteraad en dergelijke procedures verlopen onafhankelijk van de Ruimtelijke Koers. Uiteraard wordt over contracten en resultaten gerapporteerd in het eerstvolgende rapportagemoment.

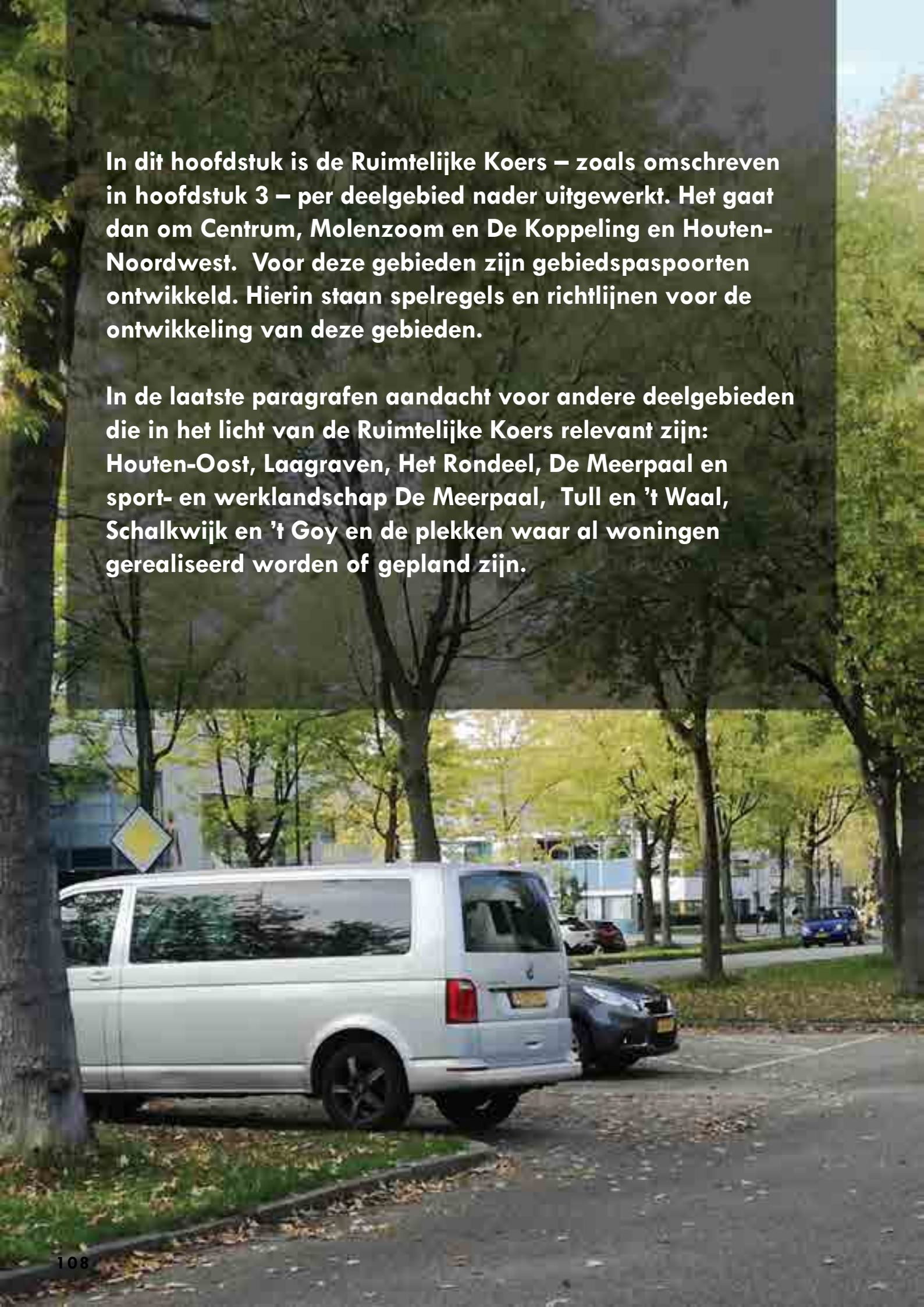
4.5 De agenda voor de komende jaren

In de komende twee jaar kunnen de ruimtelijke onderbouwingen en planologische kaders worden uitgewerkt voor de belangrijkste deelgebieden (Centrum, Molenzoom, De Koppeling, Noordwest en een omgevingsvisie voor het geheel). Ontwikkelinitiatieven kunnen parallel worden opgestart. Voor Molenzoom kan gewerkt worden aan een versnelling van het bestemmingsplan, wat onder de Omgevingswet een omgevingsplan heet. Dit kan door gebruik te maken van een experimentregeling. Het financiële kostenverhaal moet worden verzekerd in contracten en de uitvoering van de woningbouwproductie wordt veelal door marktpartijen ter hand genomen. Wat betreft de investeringsagenda worden voorbereidingen getroffen voor investeringen in groenstructuur, landschap, infrastructuur en voorzieningen. In de uitwerking van de agenda worden keuzes gemaakt welke (voor) investeringen op risico worden gedaan om gebiedsontwikkelingen te stimuleren of op gang te brengen.

Met name de grootschalige ingrepen in infrastructuur met een bovenlokaal en regionaal karakter vragen om overleg en afstemming met regionale overheden. Het gaat vooral om de positie van zulke investeringen in programma's zoals het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Hier moet rekening gehouden worden met een planningstermijn van drie tot zeven jaar. Met het oog op de haalbaarheid van gebiedsontwikkelingen (en de versnelling ervan) wordt voorgesteld actief te participeren in de Woondeals en de 'versnellingsagenda' van het Rijk.

In de komende drie tot vijf jaar kan aan de gebiedsontwikkelingen zelf worden gewerkt. En in twee tot zeven jaar wordt inzichtelijk op welke wijze de Ruimtelijke Koers verankerd raakt in regionale en provinciale plannen. In de startperiode dient dus scherpe afstemming plaats te vinden en is het devies: doen wat kan, doen wat op zichzelf staat en voldoende zelfstandig kan functioneren. Als meer zicht ontstaat hoe grootschalige investeringen – al dan niet samen met regio en provincie – kunnen worden opgepakt, kan worden opgeschaald. Met een financiële bijdrage van het Rijk kan de Ruimtelijke Koers aanzienlijk versnellen en de productie worden geïntensiveerd. Dit vraagt om een actieve houding van gemeente richting regio en Rijk. Binnen Molenzoom kan een aantal gebiedsontwikkelingen tot stand komen die samen doorgroeien tot een aantrekkelijk woon-werkgebied. Parallel hieraan kan De Molen opgewaardeerd worden, inclusief de vergroening van de omgeving. Voor het Centrum geldt eenzelfde ontwikkelingsrichting, al is hier sprake van een net iets hoger schaalniveau. De opgave voor het Centrum is dan ook complexer gezien de bestaande situatie, de beoogde ingrepen en de betrokken partijen. Voor Noordwest geldt dat als op korte termijn (een tot twee jaar) meerdere initiatieven tot haalbare plannen leiden, hier een gebiedsontwikkeling ontstaat met voldoende kritische massa om zelfstandig te functioneren. Het realiseren van de ambities voor Noordwest – met bijvoorbeeld de omlegging van de Rondweg – vraagt meer tijd en kan worden gezien als een schaalsprong naar een tweede fase. Dit vraagt om overeenstemming met vele eigenaren en gebruikers en ook financiële steun van derden.

De Ruimtelijke Koers resulteert in een ambitieuze en complexe opgave, zowel in planning als investeringsniveau. Daar staat een enorme waardecreatie tegenover financieel, maar ook sociaal, economisch en maatschappelijk. Er bestaat een stevig fundament in doelstellingen, beleidsondersteuning en regie. Vanuit die uitgangspositie moet de komende jaren de Ruimtelijke Koers overgaan tot daadwerkelijke realisatie.



In dit hoofdstuk is de Ruimtelijke Koers – zoals omschreven in hoofdstuk 3 – per deelgebied nader uitgewerkt. Het gaat dan om Centrum, Molenzoom en De Koppeling en Houten-Noordwest. Voor deze gebieden zijn gebiedspaspoorten ontwikkeld. Hierin staan spelregels en richtlijnen voor de ontwikkeling van deze gebieden.

In de laatste paragrafen aandacht voor andere deelgebieden die in het licht van de Ruimtelijke Koers relevant zijn: Houten-Oost, Laagraven, Het Rondeel, De Meerpaal en sport- en werklandschap De Meerpaal, Tull en 't Waal, Schalkwijk en 't Goy en de plekken waar al woningen gerealiseerd worden of gepland zijn.

5

DEELGEBIEDEN



'In de Molenzoom kun je veel combineren: hoogbouw, laagbouw, wonen, voorzieningen, werken, ruimte en groen'

Deelnemers fietstocht, 2 juli 2019

5.1 Inleiding - richtlijnen en spelregels

Om de gebiedsontwikkelingen in de vier deelgebieden, Centrum, Molenzoom, Koppeling en Noordwest, van de Ruimtelijke Koers in goede banen te leiden en de ambities van de Ruimtelijke Koers te realiseren zijn in dit hoofdstuk een aantal concrete richtlijnen en spelregels opgenomen. De spelregels staan vast - alleen bij hoge uitzondering en in nauw overleg met de gemeente kan hiervan worden afgeweken. De richtlijnen kunnen in specifieke gevallen anders uitgewerkt worden dan voorgeschreven, mits het geen afbreuk doet aan de ambities van de Ruimtelijke Koers en de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse.

Per deelgebied is er een 'gebiedspaspoort' samengesteld. Het gebiedspaspoort bevat voor elk deelgebied een raamwerkkaart en een voorbeeldуitwerking. In de raamwerkkaart zijn de hoofdstructuur, openbare ruimtes en routes en een zonering opgenomen. De zonering is geen afbakening van een projectgebied, maar geeft randvoorwaarden, aan ontwikkelingsmogelijkheden per zone. In de voorbeeldуitwerking is een mogelijke doorkijk gemaakt naar de toekomst, waarbij een aantal mogelijke projecten in de deelgebieden zijn ingetekend. Deze projecten zijn louter indicatief en berusten niet op concrete plannen en puur bedoeld om inzicht te krijgen hoe een deelgebied er op basis van ambities en spelregels uit kan komen te zien. Van onteigening of sloop door de gemeente is geen sprake. Toekomstige ontwikkelingen vinden plaats op basis van initiatieven van eigenaren in het gebied. Nieuwbouwprojecten komen nu en in de toekomst in Houten tot stand op basis van private initiatieven van eigenaren of vertegenwoordigers van eigenaren.



Voorbeeld raamwerkkaart Molenzoom

5.1.1 Stedenbouw - principes voor een compact Houten

In de deelgebieden ontstaan woonmilieus die qua bouwhoogte, dichtheid en opzet anders zijn dan de rest van Houten. Daarbij is het belangrijk dat nieuw en oud goed samengaan en het onderliggende DNA van Houten, groen, fietsvriendelijk, veilig en rustig, wordt gerespecteerd. Uitgangspunt bij bouwen in hogere dichtheden en met een hogere bouwhoogte is de beleving op ooghoogte – hoe mensen ruimtes ervaren als ze er doorheen lopen speelt dan ook een sleutelrol in de ontwikkeling van de deelgebieden. Het gaat dan om de inrichting en de dimensionering van straten en gebouwen, en dan vooral in de onderste bouwlagen. Door goede maatverhoudingen, interessante gevels, mooie materialen, voldoende groen en goede overgangen van privé naar openbaar, wordt het comfort vergroot. De realisatie van een schaalverkleining tot menselijke maat en schaal wordt bereikt door:

- Een pandsgewijze bebouwing met wisselende korrelgrootte (breedte en diepte) en goothoogte.
- Het maken van actieve en levendige programmering van de plint (dit is de begane grond en/of eerste verdiepingen van een gebouw met een andere functie dan de functie op de verdiepingen daarboven) aan de straatzijde



Sterke ontwikkeling in Koppeling



Gemiddelde ontwikkeling in Koppeling



Beperkte ontwikkeling in Koppeling

Voorbeelduitwerking

De voorbeelduitwerkingen in de Ruimtelijke Koers geven een toekomstbeeld voor de lange termijn ontwikkeling in de deelgebieden waarbij op grote schaal ontwikkelingen hebben plaatsgevonden. Samen bevatten de getoonde uitwerkingen veel meer woningen dan de 4800 woningen, die Houten als opdracht tot 2040 heeft gesteld. Dit betekent dat niet in elk deelgebied de getoonde ontwikkeling volledig hoeft plaats te vinden. Dit hangt sterk af van private initiatieven van eigenaren in de deelgebieden. Voor het deelgebied Koppeling zijn hierboven een drietal scenario's gegeven waarbij een beperkte, gemiddelde en sterke ontwikkeling in Koppeling zijn gevisualiseerd. Hierdoor ontstaat flexibiliteit, omdat er nog 'schuifruimte' tussen gebieden is, mochten bepaalde gebieden minder kansrijk en succesvol zijn qua ontwikkelingen. Alle getoonde voorbeelduitwerkingen laten dus de maximale variant zien.

- Het vastleggen van een maximale bouwhoogte
- Het terugleggen van gebouwdelen boven een bepaalde hoogte
- Het toepassen van hellende daken

Daarnaast is bij binnenstedelijke verdichting de inpassing van nieuwbouwprojecten in de bestaande ruimtelijke context van groot belang. Nieuwbouw sluit daarbij aan op de bestaande bebouwing en dat vraagt om een goede vormgeving van de overgang tussen de bestaande wijken en de nieuwe ontwikkelingen. Dat kan bijvoorbeeld door de afbouw in hoogte naar de omliggende wijken of door het aansluiten op en verbeteren van de bestaande stedenbouwkundige onderlegger (wegenstructuur, fietspaden, groenstructuur, waterlopen, ..). In de raamwerkkaarten is per deelgebied de ruimtelijke structuur en een zonering voor de bouwhoogte vastgelegd.

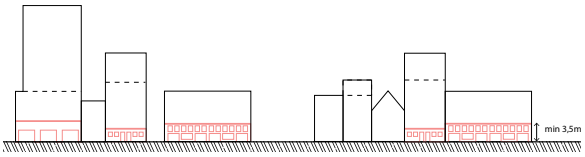
Richtlijn: Naast elkaar staande panden hebben een wisselende korrelgrootte (breedte en diepte), goothoogte en bouwhoogte.

In Houten wordt in de deelgebieden een pandsgewijze benadering gebruikt. Om dit te bereiken, hebben de gebouwen een wisselende korrelgrootte, in de breedte, diepte en de hoogte. Panden zijn overwegend staand, dat wil zeggen hoger dan dat ze breed zijn.

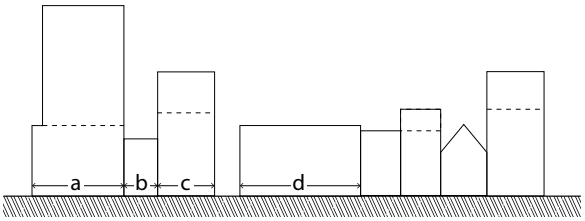
Richtlijn: Aan de straatzijde krijgen gebouwen zoveel mogelijk een levendige programmering van de plint (de begane grond en/of eerste verdiepingen van een gebouw).

Plinten moeten zo veel mogelijk gebruikt worden voor publieke en commerciële functies, gebouwentrees en woon-werkruimtes, en dus niet alleen slaapkamers. Functies en voordeuren op straatniveau vergroten niet alleen de levendigheid, maar ook de sociale controle. De overgangszones tussen privé en openbaar nodigen uit tot verblijf.

Richtlijn: De programmering en dimensionering van de plint laat functiewisselingen in de toekomst toe.



Gebouwen hebben een hogere plint (3,50 meter vrije hoogte)



Een pandsgewijzge opbouw met variatie in korrel, goothoogte en bouwhoogte

Door gebruik te maken van een hogere plint (bijvoorbeeld 3,5 meter vrije hoogte) blijft het mogelijk om op een later tijdstip een wisseling van functie, wonen wordt bijvoorbeeld werken, door te voeren. Hierdoor wordt de nieuwe bebouwing meer toekomstbestendig. Uitzondering op deze richtlijn zijn plekken waar mag worden verwacht dat deze op het moment van ontwikkelen maar ook in de toekomst de functie wonen hebben.

Bouwhoogte
Een belangrijk onderdeel van de gebiedspaspoorten is de (maximale) goothoogte en bouwhoogte. Voor de toekenning van bouwhoogtes geldt een zonering in de deelgebieden. Deze zonering bestaat uit vier zones, met elk een vastgestelde goothoogte en maximale bouwhoogte en zorgt voor een goede verdeling van bouwvolume in het deelgebied en afbouw in hoogte naar de omliggende wijken.

Spelregel: Per zone is een maximale goothoogte en bouwhoogte vastgelegd

In zone 1 is de maximale goothoogte vastgesteld op drie bouwlagen, in zone 2 op












Referenties bebouwing

vier bouwlagen, in zone 3 op vijf bouwlagen en in zone 4 op zes bouwlagen. In elke zone zijn beperkt hogere gebouwen toegestaan. In zone 1 kunnen, zij het beperkt, gebouwen voorkomen tot en met vier bouwlagen, in zone 2 gebouwen tot en met zeven bouwlagen. In zone 3 zijn hogere gebouwen toegestaan tot en met 10 bouwlagen en in zone 4 kunnen gebouwen voorkomen met een maximale bouwhoogte van 14 bouwlagen. Voor deze hogere gebouwen gelden aanvullende richtlijnen.

Richtlijn: Gebouwdelen boven de goothoogte worden aan de straatzijde teruggelegd.

Om de ervaring van de verspringende bebouwingshoogte op straatniveau te beheersen en daarmee de menselijke maat te vinden worden de gebouwdelen van hoge gebouwen boven de goothoogte (de bovenbouw) aan de straatzijde teruggelegd – ook wel setback genoemd. Daarnaast zorgt de setback voor meer daglicht, bezonning en lucht op straatniveau en voor het terugdringen van windval bij hogere gebouwen. De bovenbouw wordt in zijn geheel of getrapt teruggelegd. Afhankelijk van de bovenbouw (het aantal bouwlagen boven de gootlijn) gelden de volgende richtlijnen:

- Bovenbouw van 1 tot 2 bouwlagen: een vertrapping van minimaal 1 meter setback voor elke 3 meter boven de setback;
- Bovenbouw van 3 tot 5 bouwlagen (tot een gebouwhoogte van 10 bouwlagen): minimaal 2 meter setback;
- Bovenbouw van meer dan 5 bouwlagen en gebouwen hoger dan 10 bouwlagen: minimaal 2,50 meter setback;

Spelregel: Hoge gebouwen staan op voldoende afstand van elkaar.

In de deelgebieden is ruimte voor een aantal hogere gebouwen. De hogere gebouwen komen gespreid over de deelgebieden voor. Een cluster van hogere gebouwen is niet mogelijk. In zone 4 staan hogere gebouwen circa 50 meter van elkaar. Hogere gebouwen in de andere zones staan circa 75 meter uit elkaar.

Richtlijn: Het oppervlak van de bovenbouw van een hoger gebouw is beperkt.

Hoge gebouwen zijn overwegend staand. Ze zijn hoger dan breed. Brede torens, of balken, die veel slagschaduw werpen worden vermeden. Als vuistregel geldt voor de hogere gebouwen in Houten dat zij een grondoppervlak tot circa 600 vierkante meter hebben.

Bij het ontwerp van de hoge gebouwen is in het kader van de omgevingsvergunning een nadere wind- (conform NEN8100) en bezonningsstudie vereist.

Richtlijn: Een mix van platte en hellende daken.

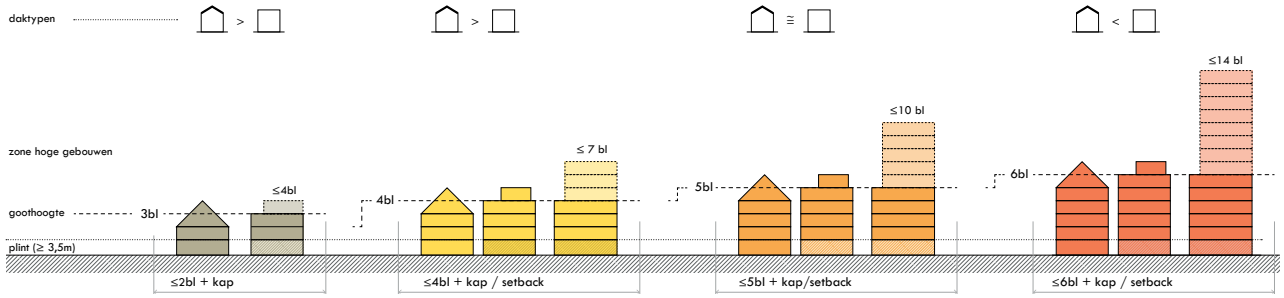
Hellende daken zijn beeldbepalend in grote delen van Houten. De meest voorkomende typologie in Houten is het zadeldak, maar ook andere typen als het lessenaarsdak, tentdak en schilddak komen veelvuldig voor. In het centrumgebied, Castellum en Houten Zuid komen beperkt platte daken voor. Het betreft dan meestal een appartementsgebouw, maar ook de nieuwe stadswoningen aan De Slinger kregen een plat dak.

Om de ontwikkelingen in de deelgebieden te laten aansluiten op de omliggende wijken en een divers beeld te genereren wordt een menging van platte en hellende daken nagestreefd. Daarbij varieert de balans tussen hellende daken en platte daken per zone. In zone 1 en 2 komen overwegend hellende daken voor. In zone 3 komen hellende daken en platte daken ongeveer evenveel voor en in zone 4 zijn hellende daken eerder uitzondering dan regel.

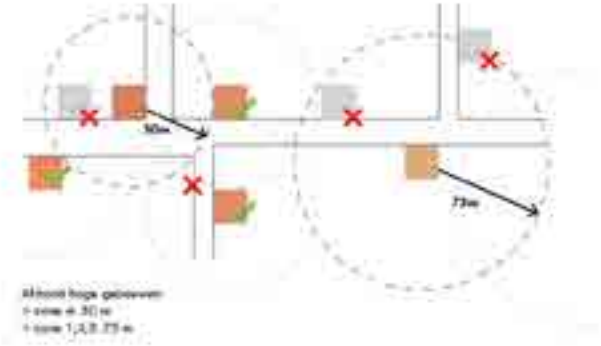
5.1.2 Programma per deelgebied

Voor het totale programma van de Ruimtelijk Koers is een toedeling gemaakt naar de diverse deelgebieden. Deze toedeling is gemaakt op basis van de volgende argumenten:

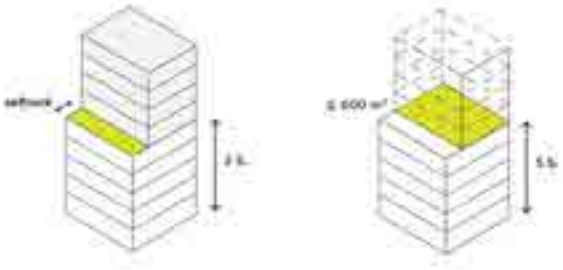
- De bestaande woonvoorraad. De bouw van nieuwe woningen is afgestemd op de bestaande woningvoorraad. Voorbeeld: in een bestaande woonomgeving met veel sociale huur is de keuze gemaakt om



Goothoogte en maximale bouwhoogte



Hoge gebouwen en ‘stedelijke accenten’ staan op voldoende afstand van elkaar



Hoge gebouwen hebben een ‘setback’ en de oppervlakte van het volume boven de goothoogte is circa 600 vierkante meter



Referenties van hogere gebouwen

relatief meer (middel)dure woningbouw toe te voegen.
- Het beoogde woonmilieu. Het programma, zowel wonen als niet-wonen, zoekt aansluiting op een passend woonmilieu dat in de Ruimtelijke Koers is voorzien. Voorbeeld: in centrumstedelijke gebieden zijn relatief veel appartementen voorzien en in mindere mate grondgebonden woningen.
- De behoefte van de doelgroep. De woonomgeving van de toekomstig bewoners moet aansluiten op de wens van de doelgroep. Voorbeeld: senioren hebben een voorkeur voor een omgeving met een goede ov-mogelijkheden en voorzieningen in de directe nabijheid.
- Planning. In de keuze van toedeling van programma naar deelgebieden is de beoogde uitvoeringsfasering meegewogen. De Ruimtelijke Koers beoogt dat de ontwikkeling van voorzieningen, werken en wonen gelijk op gaan. Daarbij is ook behoefte aan ruimte voor uitplaatsingen of herplaatsingen van bepaalde functies in bestaand gebied. Voorbeeld: als een sportvoorziening wordt verplaatst dan dient een alternatieve locatie beschikbaar te zijn.

Bovenstaande heeft geresulteerd in een verdeling van programma, zowel de woningbouw als het werken en voorzieningen, naar deelgebieden zoals in onderstaande twee tabellen weergegeven.

5.1.3 Mobiliteit

In de deelgebieden wordt de dominantie van de auto teruggedrongen. Enerzijds door de toegankelijkheid voor de auto te beperken – straten worden fijnmaziger, auto's worden aan de randen van de woongebieden direct naar parkeervoorzieningen geleid –, anderzijds door parkeren op maaiveld te ontmoedigen (bijvoorbeeld door de introductie van autodelen). Het streven is om zoveel mogelijk ruimte vrij te maken voor groen en verblijfskwaliteit.

Parkeerhavens op maaiveld worden uitgevoerd in waterdoorlatende verharding. Het merendeel van de benodigde parkeerplaatsen komt evenwel in gebouwde voorzieningen terecht, zoals ondergrondse garages, 'ingekapseld gebouwd parkeren op maaiveld' (parkeerplekken verscholen achter plinten), half verdiept parkeren (dekhoogte komt niet hoger dan 1,50 meter boven het maaiveld) en collectieve of tijdelijke parkeergebouwen.
De fiets blijft belangrijk. Kruisingen met drukke

Woningbouwprogramma per deelgebied					
Woningaantallen afgerond op 25-tal	**Totaal**	**Centrum**	**Molenzoom**	**Koppeling**	**Noordwest**
Sociale huur incl. zorgeenheden (max. € 737,- per maand)	29%	20%	20%	35%	35%
Goedkope koop (< € 250.000 v.o.n.)	21%	34%	33%	21%	10%
Middelduur (€ 250.000 - € 350.000 v.o.n. & € 737,- - € 1.000,- huur p.m.)	28%	14%	15%	34%	38%
Duur (> € 350.000 v.o.n. & > € 1.000,- huur p.m.)	22%	32%	32%	10%	17%
Totaal	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**
Totaal	**4.800**	**875**	**1.000**	**725**	**2.200**

Programmering woningbouw naar deelgebieden

Werken en maatschappelijke voorzieningen per deelgebied					
Oppervlak in m2 bvo en afgerond op 1.000	**Totaal**	**Centrum**	**Molenzoom**	**Koppeling**	**Noordwest**
Werken (kantoren, bedrijfsruimte, commerciele voorz)	60.000	8.000	8.000	6.000	38.000
Maatschappelijke voorzieningen (als sport en cultuur)	26.000	5.000	5.000	2.000	15.000
Totaal	**86.000**	**13.000**	**13.000**	**8.000**	**53.000**

Programmering werken en voorzieningen naar deelgebieden

wegen zijn ongelijkvloers en op andere plekken heeft de fiets voorrang op auto's. Daarnaast worden routes van en naar bushaltes en treinstations verbeterd. Voetgangers profiteren hier ook van.

Richtlijn: Woongebieden zijn autoluw.

Nieuwe woongebieden zijn niet langer volledig toegankelijk voor de auto – auto's blijven aan de rand.

Richtlijn: Voorrang voor de fiets.

Het uitgebreide en aantrekkelijke fietsnetwerk wordt versterkt en zoveel mogelijk gekoppeld aan groen. Dit betekent dat plekken waar de auto voorrang heeft, moeten worden aangepast. Het fietsparkeren voor bewoners bevindt zich op maaiveld, in de plint van de bebouwing of in gebouwde collectieve fietsvoorzieningen.

Richtlijn: Parkeren op maaiveld wordt beperkt.

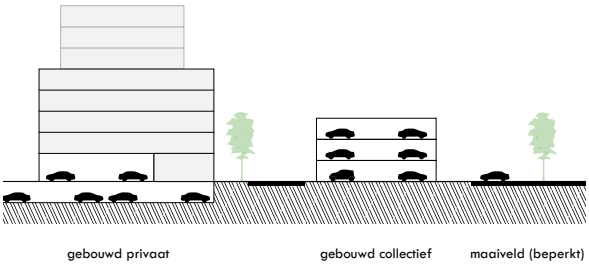
Per deelgebied is een streefpercentage gegeven voor het aantal parkeerplekken dat op maaiveld gerealiseerd kan worden.

Richtlijn: Parkeren is niet langer gekoppeld aan de woning.

Er worden zo min mogelijk private parkeerplaatsen aangelegd, om de kansen voor dubbel gebruik te vergroten en alternatieven (deelauto's, ov, fiets) te stimuleren. Parkeren gebeurt soms op enige afstand van de woning, bijvoorbeeld in een collectieve garage. De meest gunstig gelegen parkeerplaatsen worden gereserveerd voor deelauto's.

5.1.4 Groen en beplanting

Het groen wordt versterkt door de verbetering en uitbreiding van de belangrijkste structuren. De groene as vanaf Het Rond wordt versterkt in het Centrum en uitgebreid naar het landschap. Daarnaast wordt deze via Molen verbonden met de Vijfwal in het zuidelijk deel van Houten. De groenstructuur aan die Vijfwal wordt versterkt in deelgebied De Koppeling. Tevens worden noord-zuidgerichte groene



Parkeren in de deelgebieden



Collectief parkeergebouw op de High Tech Campus Eindhoven

verbindingen gekoppeld aan de Wetering en aan de nieuwe landschapsstructuur bij de oude Kromme Rijn.

Naast het versterken van de grotere groene structuren in Houten zelf is het wenselijk om in de deelgebieden buurtparken aan te leggen, die bijdragen aan het groene beeld en de biodiversiteit. De straten fungeren als 'groene routes', verbonden met de buurtparken en ideaal voor een ommetje. Een groene inrichting van de (veelal versteende) openbare ruimte, bijvoorbeeld schoolpleinen, stimuleert ontmoeting, sport en beweging en spelen.

In Noordwest wordt ruimte gezocht om bestaande sportvelden op de overgang met het landschap te verplaatsen, zodat een groene overgang ontstaat tussen Oud-Wulven en de nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Richtlijn: Creëren van groen op meerdere niveaus.

Het bestaande groen, dat vooral bestaat uit bomen en gras, wordt verrijkt met onderbeplanting (zoals heesters en andere lokale soorten), groene daken en 'verticaal groen'.

Richtlijn: Zorg voor meer diversiteit.

In de ontwikkeling van de deelgebieden wordt de biodiversiteit vergroot. Op basis van principes uit de permacultuur worden lokale soorten gecombineerd met nieuwe soorten. Natuurinclusief bouwen is het uitgangspunt. Dat kan bijvoorbeeld door het gebruik van gierzwaluwdakpannen of vleermuisverblijven in gevels. De integratie van eetbare beplanting wordt gebruikt om bewoners te betrekken bij de groene inrichting en om hen oriëntatiepunten te bieden.

Richtlijn: Behoud en versterk de continuïteit van groenstructuren.

De beplantingsstrategie is erop gericht om de continuïteit van het groen te waarborgen



Groen op meerdere niveaus



Zorg voor continuïteit



Creëer meer diversiteit



Maximaliseer groene oppervlakken

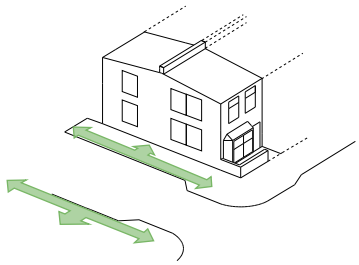
en herkenbare buitenruimtes te creëren. Waar mogelijk worden bomenrijen en groene verbindingen behouden of uitgebreid en nieuwe bomenrijen en groene verbindingen toegevoegd. De Ruimtelijke Koers gaat uit van 1.000 extra bomen in de vier deelgebieden. Daarnaast worden langs de hoofdwegen groene buffers aangelegd.

Richtlijn: Maximaliseer groene oppervlakken.

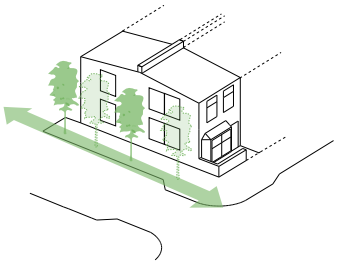
De openbare ruimte en (binnen)tuinen worden zo groen mogelijk ingericht. Daarmee krijgen de verharde deelgebieden een grote hoeveelheid



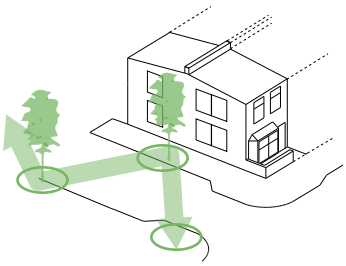
Referenties groen



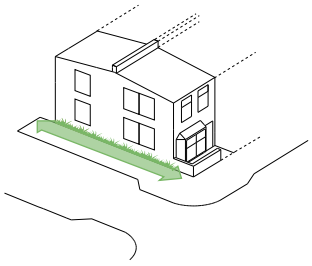
1. Groen maximaliseren in straatprofiel



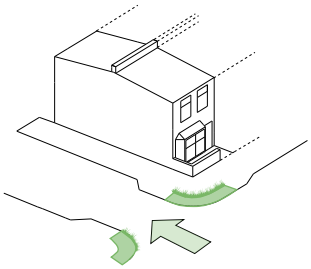
2. Zorg voor continuïteit in de bomenlijnen



3. Introduceren van 'rithmisch' groen



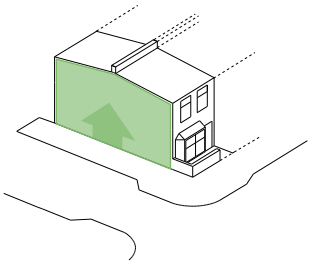
4. Groen langs de gevels



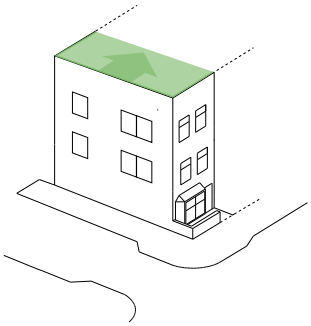
5. Groene ingang (wanneer straatprofiel beperkt is)



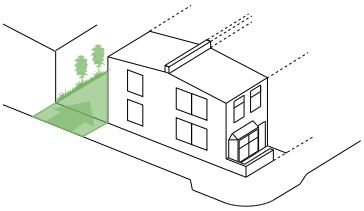
6. Parkeerplaatsen deels vergroenen



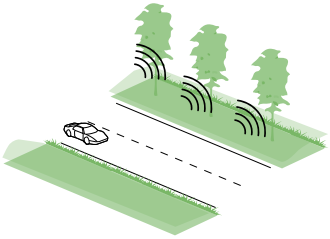
7. Opgaand groen langs blinde gevels



8. Groene daken op nieuwe gebouwen



9. Lege ruimtes en tuinen gebruiken voor uitbreiding groen



10. Groene buffers langs verkeer



11. Bomen en schaduw

Een toolbox van groene maatregelen

extra groen. Voor de openbare ruimte is een verdeling van 60 procent groen en water en 40 procent verharding gewenst. Waar mogelijk worden initiatieven gestart om met bewoners verharding om te zetten naar groen. Denk aan groene façades (in de vorm van geveltuintjes) of de ontharding van tuinen. Bij nieuwbouw is een blinde gevel altijd een groene gevel. Braakliggende plekken en parkeerplaatsen krijgen een groene inrichting.

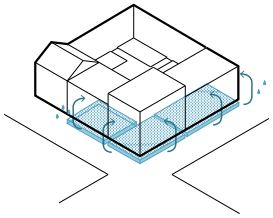
Daarnaast worden platte daken van nieuwbouw in deelgebieden ingericht als een extensief groendak, een waterdak, zonnedak (zonnepanelen of warmetcollectoren), (collectieve) tuin of een combinatie van deze opties. Daarbij is de ambitie om 60% van de platte daken in te richten als groendak.

5.1.5 Duurzaamheid – energie, klimaatadaptatie en circulariteit

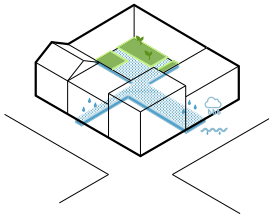
In de deelgebieden wordt ingezet op energieneutrale (dus op jaarbasis zijn de opwek en het gebruik van alle energie in balans) en bij voorkeur energieleverende bebouwing (dit is dus op jaarbasis wordt er meer energie opgewekt dan ter plekke verbruikt). Zoals in 5.1.4 beschreven worden de gebieden zo groen mogelijk, ook vanwege de opvang van water, hittereductie en het bevorderen van de biodiversiteit. Ontwikkelingen vinden circulair plaats: dubbel ruimtegebruik, optimalisatie en flexibiliteit van functies en hergebruik van materialen. Concreet kunnen voor deze drie onderwerpen de volgende richtlijnen worden benoemd.

Spelregel: De deelgebieden zijn energieneutraal.

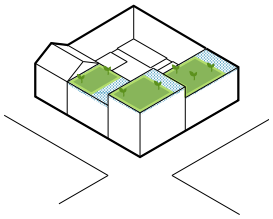
Energieneutraal is de spelregel voor alle nieuwbouw. Onder energieneutraal verstaan wij dat alle energie (gebouwgebonden plus gebruik) die in een jaar binnen het betreffende gebouw wordt verbruikt, ook ter plaatse duurzaam wordt opgewekt. Wanneer dit op de schaal van het project niet mogelijk is, moet de ontwikkeling op gebiedsniveau energieneutraal zijn. Energieneutraliteit kan op verschillende manieren behaald worden. Denkbare maatregelen zijn:



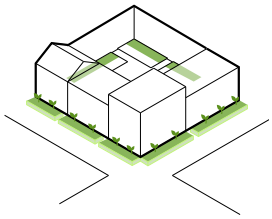
1.



2.

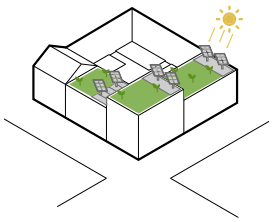


3..



4.

1. Ondergrondse kratten en hergebruik van water in gebouwen
2. 60% groene binnenhoven / 60% retentiedaken op binnenplaatsen
3. 60% groene daken
4. Regentuinen (privézones)
5. 40% zonnepanelen op de hoogste daken



5.

- Zoveel mogelijk gebruik maken van zonne-energie, zoals zonnepanelen op daken en aan gevels, in het wegdek of boven fietspaden
- Gebruik van warmte uit de ondergrond, zoals geothermie en warmte-koudeopslag (WKO)
- Gebruik van warmte uit asfalt en het oppervlakte- en rioolwater
- Hergebruik van restwarmte (van een supermarkt of serverruimte)
- Opslag van duurzaam opgewekte energie in elektrische auto's, powerwalls of buurtbatterijen
- Besparing door maximale isolatie
- Gebruik van verlichting die alleen aangaat als voertuigen of mensen voorbij komen

Op locaties met veel gestapelde bouw blijft anno 2020 waarschijnlijk een energievraag over die op andere plekken in Houten opgewekt moet

worden. Bijvoorbeeld met een elders (bij voorkeur binnen het deelgebied) geplaatste duurzame opwekinstallatie, zoals zonnepanelen, of met een collectief warmtenet (op basis van een duurzame bron).

Spelregel: De deelgebieden zijn klimaatadaptief.

Bij de ontwikkeling van de deelgebieden wordt wateroverlast, droogte en hittestress voorkomen. Dit gebeurt door 'groene maatregelen', zoals het vergroten van de 'sponswerking' (door de uitbouw van een sterke groenstructuur), retentiedaken, de aanleg van waterberging en de ontharding van de openbare ruimte. Pas als groene maatregelen niet toereikend zijn, kunnen technische maatregelen genomen worden. Een greep uit de verzameling groene maatregelen:

- De aanleg en verbetering van groenblauwe fiets- en wandelroutes
- Het maximaliseren van het groenoppervlak in de deelgebieden
- Het stimuleren van bewoners om hun tuin te ontharden (meer groen en meer waterinfiltratie)
- De aanleg van wadi's en waterdoorlaatbare verharding
- Tijdelijke wateropslag in de openbare ruimte met kratten, wadi's en waterpleinen, of door holle wegen
- Verhoogde bouwpeilhoogte – dit zorgt voor minder wateroverlast in panden in geval van extreme regenval
- Bomen en schaduw
- Bouwen zonder kruipruimtes, waardoor hogere grondwaterstanden mogelijk worden

Richtlijn: Dubbel ruimtegebruik, optimalisatie en flexibiliteit van functies en hergebruik van materialen.

Dit kan door:

- (Elektrische) deelauto's en deelfietsen
- Gebruik van flexibele systemen en modulaire componenten
- Gebruik van vrijkomende bouwmaterialen; circulair materiaalgebruik (*biobased* en hout)
- Gebruik van duurzame en circulaire materialen in de openbare ruimte, bijvoorbeeld gebakken klinkers (lange levensduur en herbruikbaar)
- Dubbel ruimtegebruik en optimalisatie van functies, zoals combinaties van energieopwekking, groen, water, opslag, speelplek, parkeren, woning en bedrijf
- De realisatie van een materialenhub voor het aanbod en de opslag van herbruikbaar tweedehands materiaal
- Scheiden van afval



Referentiebeelden van duurzame maatregelen

5.2 Gebiedspaspoort Centrum

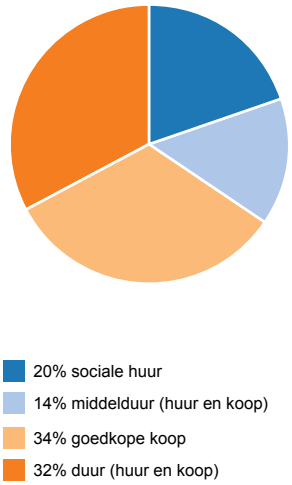
In 2040 doet het Houtense centrum zijn naam eer aan. Door een gevarieerde mix van appartementen, winkels en stedelijke voorzieningen is het niet alleen een aangenaam woongebied, maar ook een aantrekkelijke locatie om te verblijven voor alle Houtenaren en mensen uit de omgeving. Overdag loopt het winkelend publiek langs de gevels van de gevarieerde bebouwing, 's avonds bieden niet alleen de cafés en restaurants, maar ook de culturele en maatschappelijke voorzieningen ruimte voor samenkomst en vertier.
Voetgangers en fietsers hebben vrij baan, de pleinen en straten zijn voorzien van fraaie plantenborders en zitgelegenheden. Langs het water van het Onderdoor is het goed toeven, de woningen in de nieuwe torens hebben uitzicht op Houten en het landschap in de omgeving.

5.2.1 Bestaande situatie

Het Centrum bestaat uit het gebied aan weerszijden van station Houten. De pleinen Het Kant aan de westzijde en Het Rond aan de oostzijde worden verbonden door een fietsroute en een watergang – Onderdoor genoemd. Aan de westkant van de spoorlijn bevinden zich naast woningen en winkels het stadhuis, de bibliotheek, theater Aan de Slinger en middelbare school College de Heemlanden. De oostzijde is het commerciële hart met woningen (waaronder veel sociale woningbouw), winkels, cafés en restaurants, een bioscoop en een hotel.

Het centrumgebied bestaat uit verschillende woonmilieus. Aan de winkelstraten en Het Rond voornamelijk appartementen, daaromheen sociale huurwoningen en appartementen rondom parkeerterreinen. Aan de oostelijke rand staan voornamelijk rijwoningen, aan de westzijde van het spoor appartementsblokken en rijwoningen. De bouwhoogte varieert van twee lagen met een kap aan de centrumrand tot appartementenblokken van vijf bouwlagen. Aan Het Rond staat een woontoren van veertien verdiepingen.

Het Centrum is versteend en de openbare ruimte kent een minimale inrichting. Er is nauwelijks



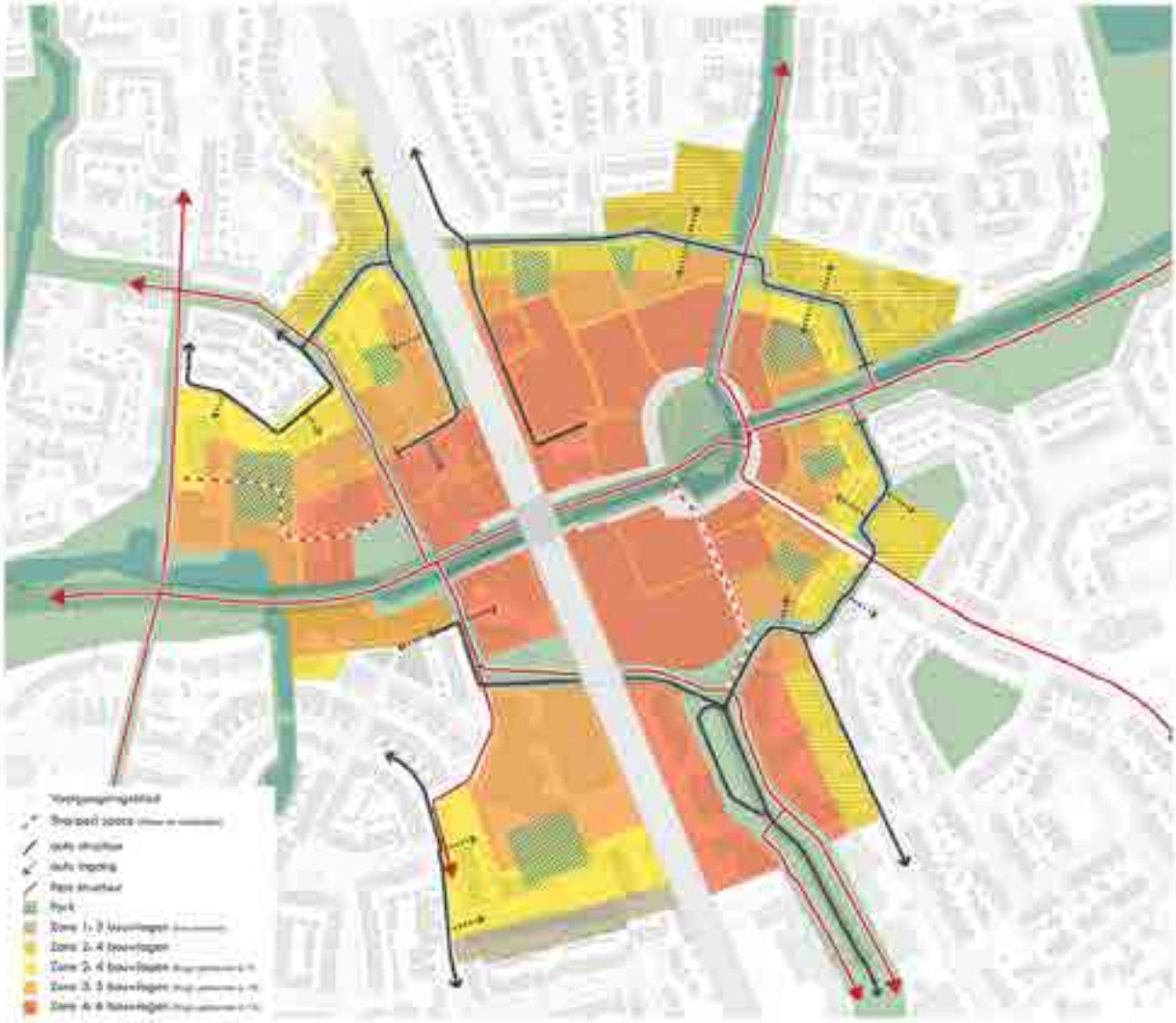
Programma Centrum

groen, ondanks de groen-blauwe hoofdstructuur die het centrum via Het Kant en Het Rond doorkruist. De waterloop is niet meer dan een gracht met harde kades. Ook de groenstructuur aan het Schonenburgerseind stopt aan de rand van het centrum. De openbare ruimte ontbeert verblijfskwaliteit en wordt met name aan de randen gedomineerd door de auto.

Autoverkeer rijdt niet door het Centrum heen. Vanuit de vier kwadranten eindigen autoroutes in doodlopende straten. Parkeren vindt plaats in parkeergarages aan de centrumranden, op binnenterreinen en in de openbare ruimte. Fietsroutes daarentegen doorkruisen het Centrum wel, zowel in oost-westrichting als in noord-zuidrichting. In enkele winkelstraten is fietsen toegestaan.

5.2.2 Een nieuw raamwerk

Het Centrum wordt op termijn verdicht met woningen, commerciële en maatschappelijke voorzieningen en werkfuncties. Op die manier wordt de capaciteit van het station beter benut en kan een levendig centrumgebied ontstaan. Er wordt voornamelijk uitgegaan van sloop en nieuwbouw. Om het beoogde programma te huisvesten zal de nieuwbouw hoger zijn dan de huidige bebouwing. Daarmee krijgt het Centrum een compact, groen en stedelijk karakter.



Raamwerkkaart Centrum








Centrum Houten

Programma

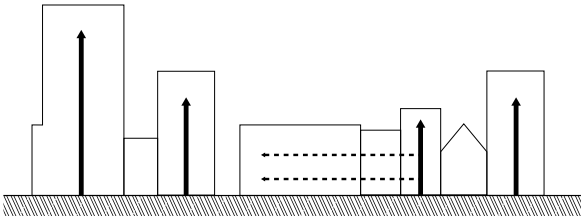
In het Centrum ligt de nadruk op appartementen voor midden en hogere inkomens. Zo is ongeveer 85% van de woningen in het oostelijke deel van het centrum op dit moment sociale huur. Met het toevoegen van meer duurdere woningen zorgt dit voor een betere balans en worden verschillende doelgroepen bediend. Door deze diversificatie wordt tevens de doorstroming op de Houtense woningmarkt bevorderd. Het woningbouwprogramma voor de nieuwbouw in het Centrum is als volgt:

- 20 procent sociale huur
- 15 procent midden (huur en koop)
- 35 procent goedkope koop
- 30 procent duur (huur en koop)

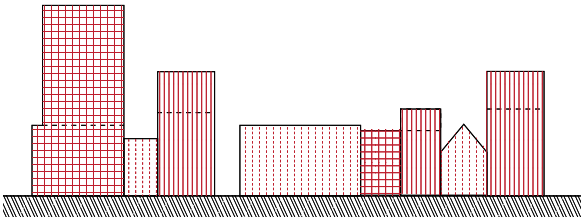
De maatschappelijke voorzieningen in het Centrum blijven behouden en er wordt tenminste 8.000 vierkante meter aan werken (kantoren, bedrijfsruimte en commerciële voorzieningen) toegevoegd.

Bebouwing

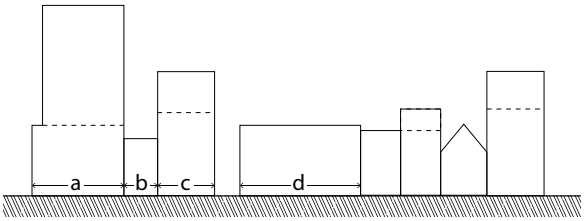
Voor het centrumgebied geldt het basisprincipe van het samengestelde bouwblok: meerdere panden die schouder aan schouder in de rooilijn staan, maar zich in vorm, hoogte en beeldtaal van elkaar onderscheiden. De panden in een bouwblok of aan een straat hebben verschillende 'korrelgroottes' en



Een functioneel gebouw kan uit meerdere panden bestaan



De gevels kennen een verticale opbouw



De panden staan schouder aan schouder, maar verschillen in korrel en hoogte



Referenties voor het Centrum



Toekomstperspectief voor Onderdoor. Onder de huidige situatie

hebben overwegend verticaalgeoriënteerde gevels. Er is een duidelijk onderscheid tussen functionele gebouwen en panden. Een functioneel gebouw (lift, circulatie, installaties, kelder) kan uit meerdere panden bestaan ten gunste van het bereiken van de pandsgewijze bebouwing.

In het Centrum komen de vier verschillende hoogteregimes (zonering) voor. De kern, rond Het Rond, Onderdoor, Het Kant en De Molenzoom ligt in zone 4. In deze zone is bebouwing tot 6 lagen mogelijk en hogere gebouwen tot 14 lagen. Rondom deze kern wordt de bouwhoogte stapsgewijs afgebouwd in de richting van de omliggende wijken.

Mobiliteit en parkeren
De verkeersafwikkeling blijft – met uitzondering van de inpassing van fietspaden in enkele winkelstraten – grotendeels ongewijzigd.
Het Centrum blijft vanuit de vier kwadranten



De Onderdoor vandaag

bereikbaar. Als het gebied rond de voormalige school De Bengelbongerd zich ontwikkelt, wordt de verbinding tussen de Dijkhoeve en Het Kant opgeheven. Het Kant wordt daardoor autovrij. De ontsluiting van dit gebied gebeurt dan via de Melkhoeve.

In het Centrum is de parkeernorm 'centrum' van toepassing. Vanwege de nabijheid van

het openbaar vervoer (bus en trein) kan de parkeernorm 'centrum' omlaag worden gebracht bij nieuwe ontwikkelingen, mits wordt ingezet op deelauto's en het stimuleren van dubbel ruimtegebruik. Het is de ambitie om de parkeeropgave in het Centrum voor 90 procent te realiseren met gebouwde parkeervoorzieningen. Dit kan zowel door betere benutting van bestaande gebouwde parkeervoorzieningen als de realisatie van nieuwe gebouwde parkeervoorzieningen. Aan de randen blijft (bezoekers)parkeren op het maaiveld mogelijk.

Openbare ruimte
De herinrichting en vergroening van de openbare ruimte is belangrijk voor een kwalitatieve verdichting van het Centrum. Deze opgave is vierledig.

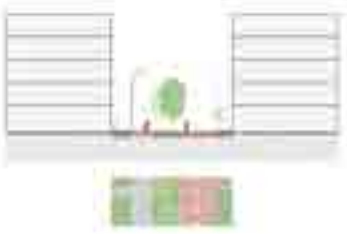
1. Verleng de oost-westverbinding door het Centrum door deze zone te beplanten met bomenrijen en ruime onderbeplanting. Verbreed de bestaande waterloop en zorg voor ecologische oevers.
2. 'Groene kamers', oftewel: maximaliseer het groen op de pleinen en breng gelaagdheid aan in de bestaande beplanting.
3. Verbindingen tussen het Centrum en de buurtparken Wernaarseind en Schonenburgseind door robuuste, groene fietsroutes.
4. Waar mogelijk delen fietser en voetgangers de openbare ruimte

Het ontharden en vergroenen van de openbare ruimte dragen bij aan een klimaatadaptief Centrum. Water kan beter infiltreren (voorkomen wateroverlast) en verdampen (voorkomen hittestress). Het groen heeft een positief effect op de leefbaarheid van het Centrum.

Duurzaamheid
Vanwege de schaal van de opgave, de dichtheid en het programma is het Centrum een interessante locatie voor de aanleg van een collectief warmte-koudeopslagsysteem (WKO) of het beter benutten van het WKO-systeem onder het gemeentehuis. Daarnaast kan in het Centrum nagedacht worden over de uitwisseling van energie tussen verschillende functies. Dergelijke keuzes worden gemaakt in de Transitievisie Warmte.



Principedoorsnede Onderdoor



Principedoorsnede winkelstraat met fietspad



Het Rond als 'groene kamer'



Voorbeelduitwerking Centrum

Op basis van de ambities van de Ruimtelijke Koers en het gebiedspaspoort is voor het Centrum een voorbeelduitwerking gemaakt. De voorbeelduitwerking is geen concreet plan, maar slechts een ruimtelijke vertaling van de uitgestippelde koers voor het Centrum. De voorbeelduitwerking toont een situatie waarbij een sterke ontwikkeling van het Centrum heeft plaatsgevonden.



5.3 Gebiedspaspoort Molenzoom

Bezoekers van de Molenzoom herkennen in 2040 het gebied niet meer terug. Van een eenzijdig kantorengebied – met beperkte verblijfskwaliteit – is de Molenzoom veranderd in een aantrekkelijk woon-werkgebied in het hart van Houten. De eentonige kantoorarchitectuur heeft plaats gemaakt voor gevarieerde nieuwbouw. Bewoners delen hun stadswoning of appartement met bedrijven, scholen en andere voorzieningen. Op straat volop reuring door de aanwezigheid van commerciële functies, voorzieningen en cafés.
De Molen is weliswaar nog altijd een belangrijke ontsluitingsweg, maar dan wel met de statuur van een lommerrijke promenade. Fietsers krijgen geheel volgens de Houtense traditie alle ruimte, voetgangers wandelen over brede stoepen langs groene bermen en onder hoge bomen.
In de Molenzoom van de toekomst is de auto overduidelijk te gast.

5.3.1 Bestaande situatie
De Molenzoom beslaat een groot gebied: het werkgebied tussen De Molen en het spoor, de bedrijfspanden aan de oostzijde van De Molen en het werkgebied tussen De Molen, De Koppeling en de Rondweg. Het bestaat grotendeels uit kantoren en voorzieningen als een basisschool, racketcentrum, sporthal, kerk en café. Daarnaast zijn er medische dienstverleners gevestigd, zoals artsen, therapeuten en een apotheker. Ook ligt het busstation in dit gebied. De Molen is een van de belangrijkste wegen



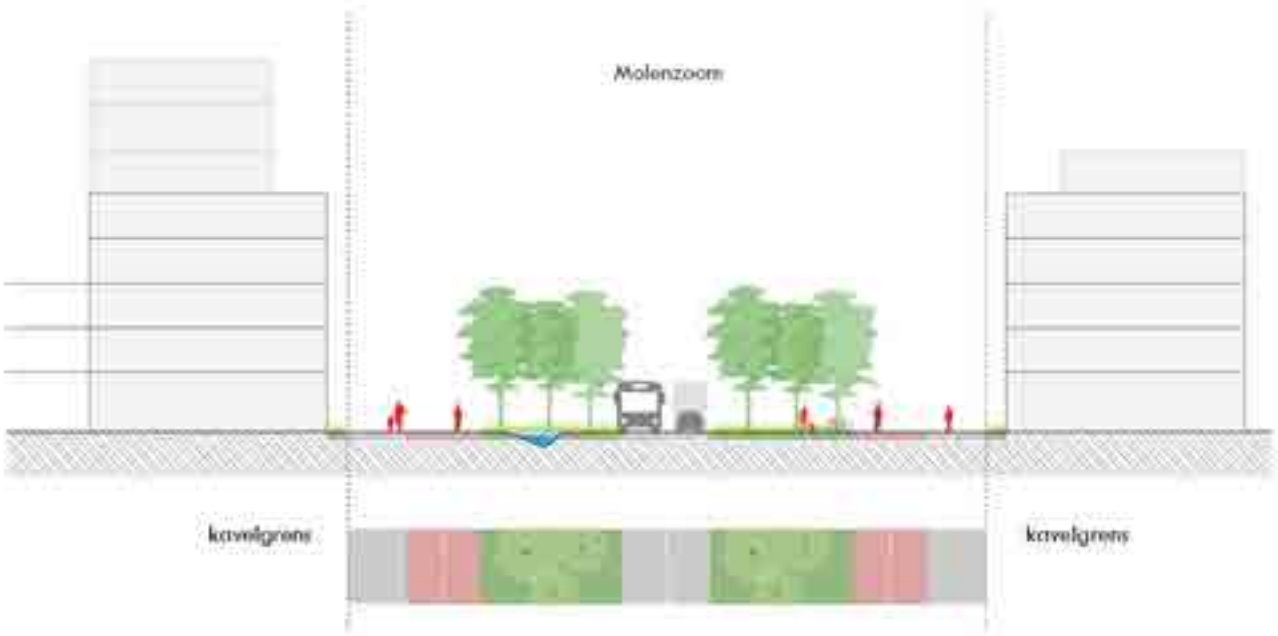
Principedoorsnede De Molen (huidige situatie)

naar het Centrum en loopt van De Koppeling tot aan het busstation. Het is een brede straat met aan beide zijden ventwegen. Tussen de ventwegen en rijweg liggen parkeerplaatsen en staan grote bomen. Fietsers en voetgangers zijn 'te gast': fietsers rijden op de ventwegen, voor voetgangers liggen aan beide zijden smalle voetpaden. De auto heeft in dit gebied voorrang. Er is een beperkt aantal oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers. Het historische lint Vlierweg-Odijkseweg is opgeknipt door de aanleg van de spoorweg – de fietsroute hier is omgelegd naar de Standerdmolen. De openbare ruimte is stenig en het beperkte groen bestaat uit bomen en gras.

De bebouwing bestaat uit compacte kantoorpanden op ruime kavels met ruime parkeervelden aan voor- en achterkant. Door de beperkte gebouwhoogte wordt de breedte van De Molen geaccentueerd. De gebouwen



De Molenzoom vandaag



Principedoorsnede De Molen (nieuwe situatie)

hebben nauwelijks een onderlinge relatie en veel panden staan leeg. Dit heeft geleid tot een beleidsverandering waardoor het mogelijk is om in het gebied tussen de Korenmolen en de Papiermolen kantoorpanden te transformeren tot appartementen. Dit gebeurt nog maar incidenteel, al lopen er initiatieven panden te transformeren of te vervangen.

Het is de bedoeling om de Molenzoom verder te 'verkleuren', door woonfuncties toe te laten. In het noordelijk deel, grenzend aan het Centrum en rond het busstation, ligt de nadruk op de combinatie van bedrijvigheid met een woonprogramma. In het zuidelijk deel – grenzend aan De Koppeling – moet bedrijvigheid de boventoon blijven voeren. Het busstation is ruim opgezet, met vier opstelplaatsen. Het is een vlakte met een beperkte verblijfskwaliteit. Hier eindigt het groene profiel van De Molen.

5.3.2 Een nieuw raamwerk voor de Molenzoom
De Molenzoom moet de komende jaren transformeren van een werkgebied naar een gemengd en stedelijk woon- en werkgebied. Waar voorheen transformaties enkel op gebouwniveau plaatsvonden, pleit de Ruimtelijke Koers voor een gebiedsgerichte aanpak en een herinrichting van het openbaar domein. Naast een vergroening en herinrichting van De Molen worden buurtparken toegevoegd die verbonden worden met het buitengebied. Molenzoom krijgt als 'uitloper' van het Centrum een stedelijk karakter en groeit uit tot een levendige, groene stadsstraat.

Bebouwing
De bebouwing staat straks schouder aan schouder in de rooilijn, die momenteel nog de kavelgrenzen volgt. Met de herinrichting van de Molen worden die grenzen verlegd, waardoor de bebouwing dichter tegen straat komt te staan. De precieze ligging van deze nieuwe rooilijn wordt verder onderzocht.

De nieuwe bebouwing bestaat net als in het Centrum uit een veelheid aan panden die zich in vorm, hoogte, korrel en beeldtaal van elkaar onderscheiden. Gevels kenmerken zich door een verticale opbouw. Ook hier is er een duidelijk onderscheid tussen functionele gebouwen en panden. Een functioneel gebouw (lift, circulatie, installaties, kelder) kan uit meerdere panden bestaan ten gunste van het bereiken van de

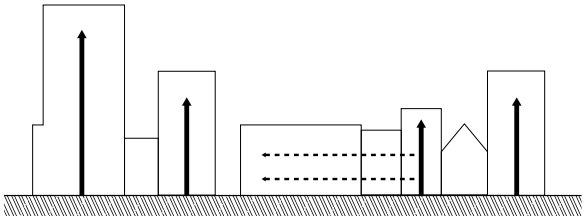


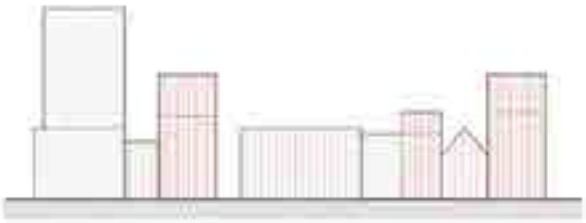
Raamwerkkaart Molenzoom

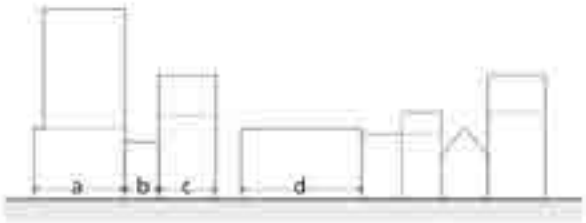
pandsgewijze bebouwing. Ondanks dat panden tegen elkaar aan en in de rooilijn staan, zijn openingen tussen de gebouwen mogelijk. Het is van belang dat de bebouwing als een geheel leesbaar is.

Het noordelijk deel van de Molenzoom en de zone rond het Racketcentrum valt onder het regime van zone 4. Hogere gebouwen tot 14 bouwlagen zijn hier mogelijk. De rest van de Molenzoom behoort tot zone 3 – dus met mogelijkheden voor hogere gebouwen tot 10 bouwlagen. Direct grenzend aan buurt Gilden wordt met een zonering met zones 1 en 2 de overgang gemaakt naar de bestaande woonwijk. Waar de bebouwing direct grenst aan omliggende woonwijken gelden de regels van zone 1 en 2. Zo is een goede overgang tussen de nieuwe woonmilieus in de Molenzoom en de omliggende buurten gegarandeerd.

Programma
Molenzoom verandert in een gemengd en inclusief woon- en werkgebied voor starters, gezinnen, ouderen en mensen met een beperkt budget. Tegelijkertijd blijft het huidige aantal werkplekken in de Molenzoom behouden. De nieuwe woonmilieus bestaan uit stadswoningen, appartementencomplexen met bedrijvigheid en voorzieningen in de plint, en compacte hoge gebouwen. De laatste jaren is door de


Een functioneel gebouw kan uit meerdere panden bestaan


De gevels kennen een verticale opbouw

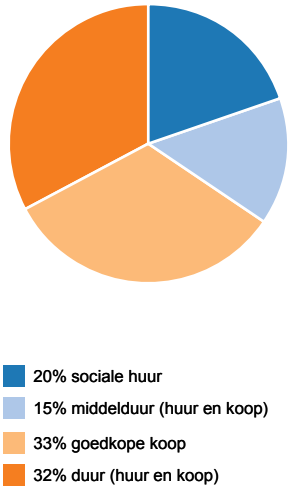


De panden staan schouder aan schouder, maar verschillen in korrel en hoogte


Referentiebeelden voor nieuwe bebouwing in Molenzoom

transformatie van bedrijfspanden aan De Molen sociale woningbouw toegevoegd. Door het toevoegen van duurdere appartementen, goedkope koop- en middenhuurwoningen komt de woningvoorraad in de Molenzoom in balans en ontstaat ruimte voor een variëteit aan doelgroepen, zoals alleenstaanden, ouderen, stellen en mensen die meer te besteden hebben. Het nieuwbouwprogramma is als volgt:

- 20 procent sociale huur
- 33 procent goedkope koop
- 15 procent middelduur (huur en koop)
- 32 procent duur (huur en koop)



Programma Molenzoom

Mobiliteit en parkeren
De Molen behoudt de functie van invalsweg naar het Centrum, maar krijgt een andere inrichting. De kantoren, nieuwe woningen en appartementen worden niet langer ontsloten vanaf de ventweg, maar via geclusterde



Toekomstperspectief gebied rond het Racketcentrum

inritten. Dat betekent dat de parkeerterreinen achter de bestaande bebouwing een gedeelde ontsluiting krijgen. Voor sommige kavels betekent dit een ontsluiting via de naastgelegen kavel. Op de raamwerkkaart zijn de inritten voor bestaande parkeerterreinen en nieuwe parkeeroplossingen getekend – afhankelijk van de verdere uitwerking van de plannen kan met deze inritten worden geschoven.

Een deel van het extra verkeer dat door verdichting en intensivering rondom het racketcentrum ontstaat, wordt omgeleid via de Papiermolen. Hierdoor blijft het aantal extra verkeersbewegingen op De Molen beperkt. Door deze structuurwijziging ontstaat ruimte in het profiel van De Molen om de ventwegen om te vormen tot tweerichtingsfietspaden en de stoepen aan beide zijden te verbreden. Door de fietsroute langs het spoor door te trekken over De Koppeling wordt de Molenzoom goed verbonden met de twee treinstations, het busstations en andere centra. Daarnaast worden oost-westverbindingen voor fietsverkeer versterkt en extra voorrangskruisingen voor fietsers gemaakt. Dit kan bijvoorbeeld door de aanleg van fietsrotondes (referentie fietsoversteek Philosofenallee-Vondelkade, in Zwolle)

Het autoparkeren verdwijnt bovendien uit het straatprofiel. De vrijgekomen ruimte in de middenbermen wordt ingezet om het profiel te vergroenen en voor de aanleg van wadi's. De Molen krijgt drie oversteekplekken: ter hoogte van het busstation, aansluitend op de fietsroute en -tunnel aan de Standerdmolen en aansluitend op de fietsroute naar De Kruisboog. Daarnaast wordt met de herinrichting van De Molen het gevaarlijke kruispunt bij de Kruitmolen aangepakt.

Het is de bedoeling om het busstation in te richten als 'eilandstation', waardoor de benodigde opstel- en circulatieruimte beperkt is. Zo ontstaan mogelijkheden om het groene profiel van De Molen tot het Centrum door te trekken. Het busstation verandert van eindpunt tot volwaardig onderdeel van de Molenzoom.



Principeuitwerking 1: eilandhalte



Principeuitwerking 2: fiets heeft voorrang op De Molen



Referentie kruising fietspad De Molen

In de Molenzoom geldt straks de nieuwe parkeernorm ‘schil centrum’. Deze parkeernorm kan verder omlaag door de inzet van deelauto’s en het dubbel gebruik van parkeerplekken.

Per nieuwbouwproject wordt afgewogen hoeveel van de parkeernorm afgeweken kan worden. Voor Molenzoom is de ambitie om de parkeeropgave voor 80 procent op te lossen met gebouwde parkeervoorzieningen die via inritten ontsloten worden vanaf De Molen, Standerdmolen en Papiermolen.

Openbare ruimte
De openbare ruimte wordt heringericht. De Molen transformeert naar een groene, voetgangersvriendelijke promenade, gekenmerkt door levendige plinten, brede stoepen, fietspaden en groene bermen.

Bomen blijven in het nieuwe profiel zo veel mogelijk behouden. De dubbele rij bestaande bomen aan de Molen wordt verrijkt met gelaagde onderbeplanting; dit draagt bij aan het vergroten van de biodiversiteit en maakt tegelijkertijd een comfortabele menselijke maat mogelijk. De omgeving van het racketcentrum verandert in een autovrij gebied met hoge verblijfskwaliteit rondom een nieuw buurtpark. Op De Molen en in het nieuwe woongebied komen zitgelegenheden en voorzieningen voor spel en sport. Het busstation wordt een





Fietsoversteek Philosofenallee-Vondelkade in Zwolle



Referentiebeeld van een wadi in Kronsberg, Hannover



Toekomstperspectief voor De Molen. Onder de huidige situatie

met bomen beplante ruimte die aansluit op het groene karakter van De Molen. Zijstraten worden zo groen mogelijk ingericht en verbonden met nieuwe buurtparken in de te ontwikkelen gebieden binnen de Molenzoom.
Het groen – opgebouwd uit 'gelaagde' beplanting' – krijgt een klimaatadaptieve functie. Het groen werkt verkoelend bij hoge temperaturen en zorgt voor waterinfiltratie en -retentie. Waar verharding nodig is wordt half- en waterdoorlatende verharding toegepast. In de groene bermen en nieuwe buurtparken komen wadi's die hemelwater bergen en afvoeren. Langs de gevels liggen groene voorruimtes, zodat de bebouwing 'in het groen' komt te staan. Denk hierbij ook aan opgaand groen.

Duurzaamheid
Vanwege de schaal van de opgave, de dichtheid en het programma is de Molenzoom een interessante locatie voor de aanleg van een collectief warmte-koudeopslagsysteem (WKO). Daarnaast kan hier nagedacht worden over



de uitwisseling van energie tussen verschillende functies. Dergelijke keuzes worden gemaakt in de gemeentelijke Transitievisie Warmte.

Omdat in de Molenzoom veel gestapelde bouw is voorzien, is het wellicht noodzakelijk om een deel van de duurzame energie buiten de Molenzoom op te wekken om op gebiedsniveau toch energieneutraal te zijn. Dit kan bijvoorbeeld door de realisatie van zonnepanelen op de collectieve parkeergebouwen.



Voorbeelduitwerking Molenzoom

Op basis van de ambities van de Ruimtelijke Koers en het gebiedspaspoort is voor de Molenzoom een voorbeelduitwerking gemaakt. De voorbeelduitwerking is geen concreet plan, maar slechts een ruimtelijke vertaling van de uitgestippelde koers voor de Molenzoom. De voorbeelduitwerking toont een situatie waarbij een sterke ontwikkeling van Molenzoom heeft plaatsgevonden.





Detailuitwerking Achterom



Detailuitwerking Pelmolen

5.4 Gebiedspaspoort De Koppeling

Het kantorengebied rondom de hoofdweg De Koppeling zal straks een aangenaam stadsgebied worden, een fijn overgangsgebied tussen Houten-Noord en -Zuid. Niet alleen vanwege de opgeknapte panden en de gevarieerde nieuwbouw, maar vooral ook door de aanleg van aangename straten – waar de auto grotendeels geweerd wordt en fietsers en voetgangers zich wanen in een vriendelijke en groene omgeving. Kinderen spelen in de nieuwe buurtparkjes, bewoners flaneren over het opgeknapte historische lint naar het Oude Dorp. De Koppeling zelf oogt door de aanplant van royale bomen als een laan.

5.4.1 Bestaande situatie

De Koppeling is een gefragmenteerd gebied rond de gelijknamige weg. Het omvat de bebouwing aan De Koppeling, het bedrijfsterrein De Schaft, Loerik VI, De Maat, de kantoren van Viveste, het complex Citadel en het gebied rond het historisch lint Albers Pistoriusweg.

Het pand Citadel aan de oostzijde bij de rotonde wordt momenteel getransformeerd tot woningen. Hiermee sluit het aan op de functieverandering die gedeeltelijk langs de Molenzoom plaatsvindt. Het deelgebied Loerik VI is onderdeel van de Vinex-uitbreiding. De straat De Koppeling was voor de Vinex-uitbreiding onderdeel van de Rondweg. Het bedrijventerrein De Schaft is net als Doornkade en De Meerpaal buiten de Rondweg aangelegd, maar door de zuidelijke uitbreiding kwam het bedrijfsterrein binnen de Rondweg te liggen.



Doorsnede van de bestaande situatie De Koppeling

De bebouwing bestaat voornamelijk uit grootschalige kantoorbebouwing (tot vijf lagen hoog), grondgebonden woningen, bedrijven, een medisch centrum en winkels (tuincentrum, doe-het-zelf, dierenwinkel, meubelzaak). Een groot deel van de openbare ruimte is in gebruik als parkeerterrein. Er is weinig relatie tussen de gebouwen onderling en tussen de verschillende gebieden in De Koppeling. De doorsnijding van grootschalige infrastructuur en de verschillende functies die zich in de restzones tussen De Koppeling, De Schaft, Houten-Noord en Houten-Zuid bevinden, zorgen dat de ruimtelijke of functionele samenhang beperkt is.

De tweebaansweg De Koppeling is nog altijd een veel gebruikte hoofdontsluiting en lijkt qua profiel op de Rondweg. Aan beide zijden is veel groen aanwezig, als een buffer tussen de weg en de bebouwing. Een groot deel van de bebouwing is afgeschermd met een geluidswal. De Koppeling



De Koppeling vandaag

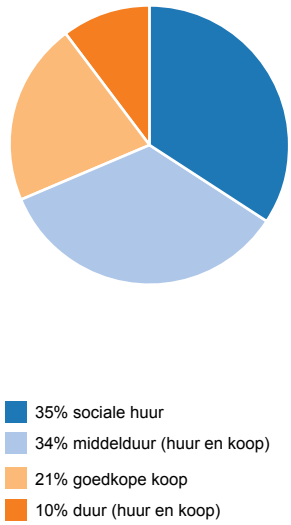
is niet toegankelijk voor langzaam verkeer. Hier en daar liggen parallel aan De Koppeling vrij liggende fietspaden en er zijn onderdoorgangen voor langzaam verkeer. Kavels worden niet direct via De Koppeling ontsloten, ter hoogte van de spoorlijn loopt De Koppeling door een tunnel onder het spoor door.

Ontwikkelkansen in dit deelgebied liggen voornamelijk ten zuiden van De Koppeling. De Schaft staat aan de vooravond van een transformatieproces – eigenaren onderzoeken de mogelijkheid om woningen toe te voegen. Daarnaast is Loerik VI klaar om ontwikkeld te worden. Aan de noordzijde liggen kansen rondom de kantoren van Viveste en op lange termijn lijkt een herbestemming van het terrein tussen De Koppeling, De Maat en de Rondweg aan de orde.

5.4.2 Een nieuw raamwerk voor De Koppeling
Door de verschillende ontwikkelingskansen krijgt De Koppeling een sterk gemengd karakter. De menging van wonen, werken en detailhandel blijft bestaan, maar er komt meer ruimte voor een woonprogramma. Menging van wonen en werken is op de Schaft goed mogelijk (zie hiervoor bijlage 4 bij het hoofdrapport in het onderdeel ‘ Prettig werken in Houten’). De herbestemming van het Citadelgebouw loopt daarbij voorop. De Ruimtelijke Koers is een vervolg op deze denklijn (Dit is onderbouwd door het onderzoek van STEC).

In De Koppeling voorzien we een organische gebiedsontwikkeling, waarbij met nieuwbouw, sloop en herbestemming de ‘restzone’ tussen Houten-Noord en -Zuid gradueel wordt ingevuld en verbonden met de omliggende woongebieden. Een herinrichting van de openbare ruimte en de ontsluitingsstructuur is een voorwaarde om wonen in hoge dichtheid, met name in De Schaft, mogelijk te maken.

Bebouwing
Loerik VI en De Maat worden suburbane woongebieden met een mix van grondgebonden en gestapelde bouw. De bebouwing bestaat uit uiteenlopende panden die zich in vorm, hoogte, korrel en beeldtaal van elkaar onderscheiden – ter referentie: denk aan het woongebied Veemarkt in Utrecht. Direct grenzend aan de Vijfwal is de



maximale goothoogte beperkt tot 3 bouwlagen en zijn hoge gebouwen beperkt tot een vierde bouwlaag. Noordelijker is meer hoogte toegestaan en kunnen gebouwen gerealiseerd worden tot 4 dan wel 5 bouwlagen met hogere gebouwen tot 7 en 10 bouwlagen.

De Schaft krijgt een ander karakter, typologie en ontwikkelingspotentieel. De ontwikkeling van dit gebied vindt organisch plaats – door verdichting, sloop-nieuwbouw en de transformatie van bestaande panden. Concrete planvorming komt tot stand op basis van initiatieven van eigenaars in Koppeling. Er is geen sprake van (gedwongen) uitkoop of onteigening. De Schaft verkleurt in de toekomst tot een gebied waar wonen en werken naast elkaar plaatsvinden, net zoals Rotsoord in Utrecht. De gebouwkorrel kan hier groter zijn om aan te sluiten bij de korrel van de bedrijfspanden. De maximale goothoogte is vastgesteld op vijf bouwlagen, grenzend aan de Vijfwal, en zes bouwlagen in het overige deel van de Schaft. Ook in de Schaft zijn een aantal hogere gebouwen toegestaan (tussen de zes en tien bouwlagen).

Programma
De Koppeling wordt een gemengd en inclusief woon- en werkgebied voor starters, gezinnen, ouderen en mensen met een beperkt budget. De Ruimtelijke Koers zet in op een kleine groei van het aantal arbeidsplaatsen. De nieuwe woonmilieus bestaan uit stadswoningen, appartementenblokken



Raamwerkkaart De Koppeling



Referenties voor De Koppeling: Rotsoord in Utrecht

met bedrijvigheid en voorzieningen in de plint, en compacte hoge gebouwen. Het woningbouwprogramma is als volgt:

- 35 procent sociale huur
- 21 procent goedkope koop
- 34 procent middelduur (huur en koop)
- 10 procent duur (huur en koop)

Mobiliteit en parkeren
Door de ontwikkelingen in het Centrum en de Molenzoom neemt de verkeersintensiteit op De Koppeling toe. Toch is een verdubbeling van de weg en de tunnel onder het spoor vooralsnog niet noodzakelijk.

De Ruimtelijke Koers houdt wel rekening met het verdubbelingsscenario, bijvoorbeeld als door woningbouw in Bunnik of een groter (woon) programma in Houten een capaciteitsvergroting van De Koppeling en de tunnel toch nodig blijkt. De 'doorwaadbaarheid' voor autoverkeer wordt stapsgewijs beperkt. Auto's zijn alleen nog toegestaan op een aantal hoofdroutes – met name in De Schaft vraagt dit om nader onderzoek. Op de raamwerkkaart zijn de inritten voor bestaande parkeerterreinen en nieuwe parkeeroplossingen aangegeven. In de uitwerking van de plannen kan met de positie van de inritten worden geschoven. Voor de aansluiting op de



Verbreding profiel De Koppeling



Fiets- en voetgangersbrug over De Koppeling



Verbreding spoortunnel



Referentie: fietsbrug in Delft



Toekomstperspectief voor De Schaft (Korte Schaft). Onder de huidige situatie

omliggende wijken worden parallel aan en over De Koppeling fietspaden toegevoegd. Het historisch lint Loeriksweg-Albers Pistoriusweg, – dat doorloopt tot aan het Oude Dorp – wordt hersteld tot fiets- en wandelroute. Hiervoor is een fiets- en voetgangersbrug over De Koppeling noodzakelijk en moet ook een oversteek van het spoor ontwikkeld worden.

De fietsbrug over De Koppeling is relatief eenvoudig te realiseren omdat de weg hier al naar beneden gaat. Een tunnel onder het spoor lijkt daarvoor een goede oplossing, maar lijkt moeilijk realiseerbaar gezien de beperkte ruimte en de nabijheid van de fietsbrug over het spoor. Als vervolgstap op de Ruimtelijke Koers is verder onderzoek naar de kruising van het lint met het spoor noodzakelijk. Dit vraagt om een gedegen afweging met varianten- en haalbaarheidsstudie.



De Korte Schaft vandaag

In de Ruimtelijke Koers nemen wij vooralsnog de tunnelvariant als ambitie op.

In De Koppeling geldt de parkeernorm 'bebouwde kom'. In De Koppeling kan de parkeernorm omlaag door de inzet van deelauto's en het dubbele gebruik van parkeerplaatsen. Het betreft echter een bescheiden effect, want De Koppeling ligt op 'grotere' afstand van voorzieningen en stations en er is geen sprake van parkeerregulering. Per project wordt afgewogen in hoeverre van de parkeernorm afgeweken kan worden. De ambitie is om de parkeeropgave in De Koppeling voor een groot deel (80 procent) op te lossen met gebouwde parkeervoorzieningen.

Openbare ruimte
Op De Koppeling zelf komt royale boombeplanting. De overige openbare ruimte is beperkt – de onbebouwde percelen op De Schaft en in Loerik VI hebben met uitzondering van de Vijfwal nauwelijks verblijfskwaliteit. De transformatie van De Schaft naar een gemengd woon-werkgebied vereist een opwaardering van de openbare ruimte en een beperking van het parkeren op maaiveld. Verharding maakt plaats voor groen, in de straten worden bomen toegevoegd en parkeerplaatsen veranderd in buurtparken. Waar mogelijk worden verbindingen gelegd met het groen van de Vijfwal – door langs de groene route extra groene nissen te maken. De gewenste groene uitstraling wordt gemaximaliseerd door het gebruik van 'gelaagde' beplanting, die tevens een klimaatadaptieve functie heeft. Groen werkt verkoelend en zorgt voor waterinfiltratie en -retentie. De weg De Koppeling wordt omgevormd tot een groene boulevard. In De Koppeling volstaat infiltratie niet voor de opvang van hemelwater. Naast het vergroten van het infiltratiegebied is er ruimte nodig voor (tijdelijke) waterberging.

Duurzaamheid
Door de geleidelijke transformatie is energieneutraliteit in De Koppeling minder eenvoudig. In eerste instantie moet elke zelfstandige, of een combinatie van zelfstandige ontwikkelingen energieneutraal zijn. Lukt dit niet dan moet een deel van de duurzame energie collectief of buiten De Koppeling opgewekt worden om De Koppeling toch energieneutraal te maken. Dit kan bijvoorbeeld door de realisatie van zonnepanelen op de collectieve parkeergebouwen of door in het omliggende landschap plekken te realiseren waar energieopwekking gecombineerd wordt met recreatie en natuur.



Referentie: fietsbrug in Antwerpen

Voorbeelduitwerking De Koppeling

Op basis van de ambities van de Ruimtelijke Koers en het gebiedspaspoort is voor De Koppeling een voorbeelduitwerking gemaakt. De voorbeelduitwerking is geen concreet plan, maar slechts een ruimtelijke vertaling van de uitgestippelde koers voor De Koppeling. De voorbeelduitwerking toont een situatie waarbij een sterke ontwikkeling van De Koppeling heeft plaatsgevonden.





5.5 Gebiedspaspoort Houten-Noordwest

De noordwestkant verandert van een anonieme en weinig aantrekkelijke stadsrand in een volwaardig Houtense wijk omgeven door groene tussenzones richting Nieuwegein en Utrecht. Hof van Wulven en Utrechtseweg-Oost zijn in 2040 aangename woonwijken, waar gezinnen een huis vinden in een groene en duurzame woonomgeving, op steenworpafstand van het Utrechtse 'ringpark' en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Doornkade zal stedelijker zijn, een gemengde wijk waar wonen en werken hand in hand gaan. De stenige straten ondergaan een metamorfose en nodigen in 2040 uit tot verblijf en ontmoeting.

5.5.1 Bestaande situatie

In lijn met de weloverwogen keuze voor een compact Houten kiest de Ruimtelijke Koers voor de ontwikkeling van de locaties Hof van Wulven, Doornkade en Utrechtseweg-Oost. Dit gebied aan de noordwestkant van Houten is groot en bestaat uit bedrijventerrein Doornkade, voetbal- en sportvelden, een restaurant, een brede groenstrook met helofytenfilters, een ijsbaan en een kassengebied aan de oostzijde van de Utrechtseweg. In het hele gebied staan maar enkele woningen.

Er is in het gebied veel groen aanwezig en het pad met de dubbele bomenrij aan de zuidzijde van bedrijventerrein Doornkade, is een overblijfsel van een historische as naar kasteel Heemstede die door de aanleg van de A27 werd doorsneden.

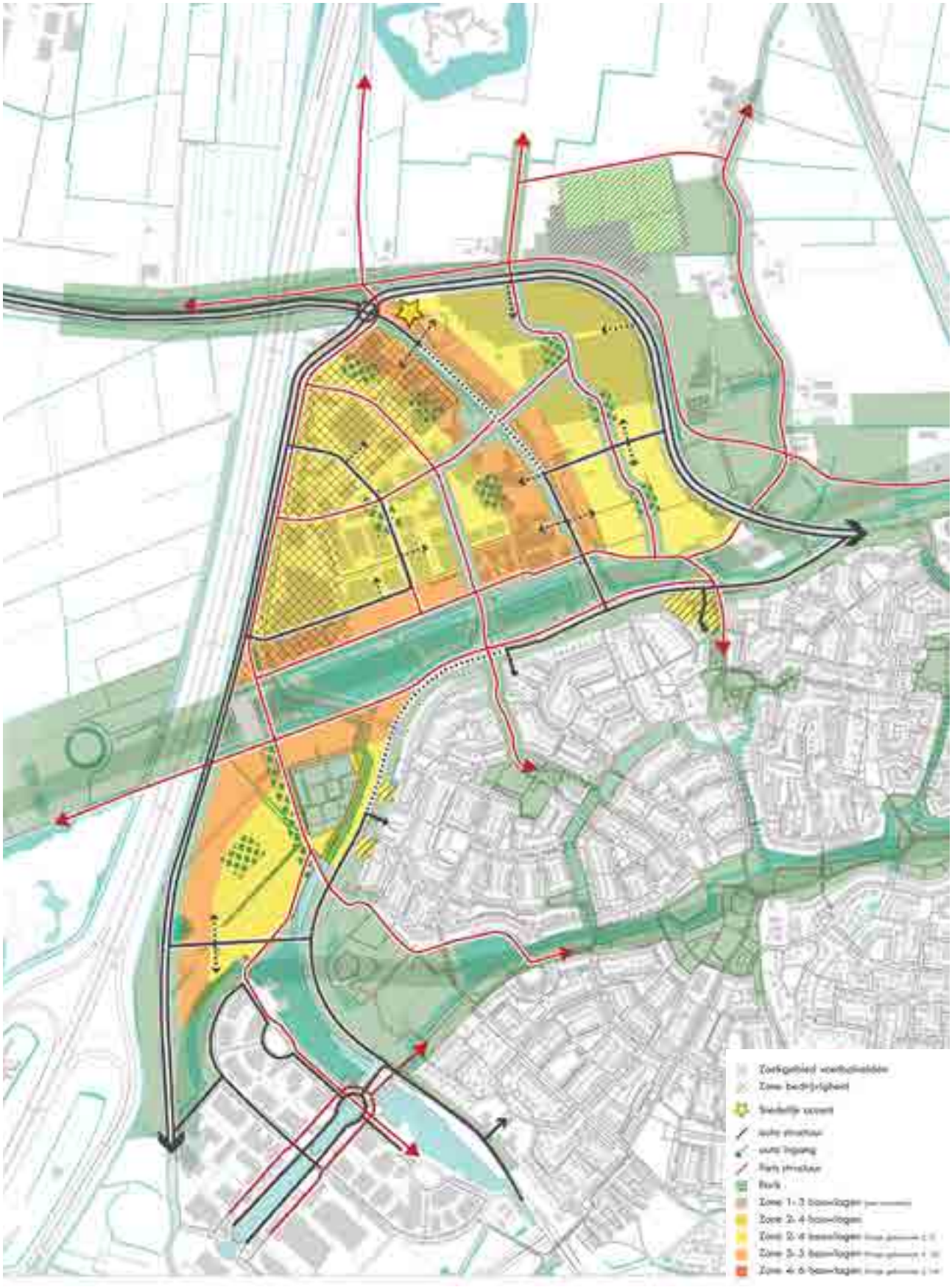
Doornkade is in de jaren zeventig aangelegd. Het moment van herstructurering nadert: de opzet is doorsnee en vergelijkbaar met bedrijventerreinen in de rest van Nederland. De auto-ontsluiting bepaalt de structuur en er is geen ruimte voor groen en waterberging. De kavels zijn grotendeels verhard, bebouwd of in gebruik als parkeerterrein.

De bedrijvigheid bestaat uit creatieve industrie, midden- en kleinbedrijf, kantoren en de Expo Houten. Sommige bedrijven vallen in milieucategorie 3 of hoger. Verschillende panden staan leeg. Doornkade is goed bereikbaar, maar heeft geen directe aansluiting op een snelweg. Het bestaat bovendien uit een verzameling van gedateerde bedrijfsgebouwen met weinig aantrekkingskracht.

De Utrechtseweg snijdt het deelgebied in twee delen en is een belangrijke ontsluitingsweg voor Houten. De weg loopt vanaf de Rondweg over de A27 richting Nieuwegein. De ligging tussen de A27 en de Rondweg maakt ontwikkeling van dit deelgebied – met alle geluidhinder en luchtkwaliteitseisen – tot een uitdaging. De aansluiting op de rest van Houten is door de aanwezigheid van de Rondweg beperkt. Er zijn hier maar twee plekken waar fietsverbindingen onder de Rondweg doorlopen.



Houten-Noordwest vandaag



Raamwerkkaart Houten-Noordwest

5.5.2 Een nieuw raamwerk voor Noordwest

De verschillende gebieden in Noordwest hebben naar verwachting verschillende ontwikkelingssnelheden en -strategieën. Hof van Wulven, het kassengebied en de voetbalvelden (Utrechtseweg-Oost) ontwikkelen zich tot nieuwe suburbane woongebieden met een mix van grondgebonden en gestapelde woningbouw, kleinschalige bedrijvigheid, kantoren en maatschappelijke voorzieningen. Door de ontwikkeling van Noordwest zal sportpark Oud-Wulven verplaatst moeten worden. Het gebied ten noorden van de nieuwe Rondweg en de Houten-Oost zijn in beeld voor de aanleg van een nieuw sportpark.

De bebouwing in deze nieuwe woon- en werkgebieden bestaat uit een veelheid aan panden die zich in vorm, hoogte, korrel en beeldtaal van elkaar onderscheiden – vergelijkbaar met het Utrechtse woongebied Veemarkt. De maximale goothoogte is vastgesteld op vijf en zes bouwlagen met een opbouw tot 7 bouwlagen. In Hof van Wulven en Doornkade zijn in beperkte mate gebouwen tot tien bouwlagen toegestaan, in het kassengebied en op de voetbalvelden ligt de nadruk op grondgebonden woningen. Met name in Hof van Wulven zijn oplossingen voor geluidhinder en luchtkwaliteit noodzakelijk.

Doornkade heeft een ander karakter en de ontwikkeling van dit gebied vindt organisch plaats – via verdichting, sloop-nieuwbouw en transformatie van bestaande panden. Doornkade verkleurt tot een gebied waar wonen en werken naast elkaar plaatsvinden. Niet heel Doornkade wordt daarbij woongebied. De westzijde langs de A27 blijft meer geschikt voor bedrijvigheid, met ook een goede ontsluiting vanaf de nieuwe rondweg langs de A27. Met name aan de oost- en zuidzijde zal een menging gaan plaatsvinden van wonen en werken, waarbij de ontsluiting van het wonen meer via de



Toekomstperspectief voor de Utrechtseweg



















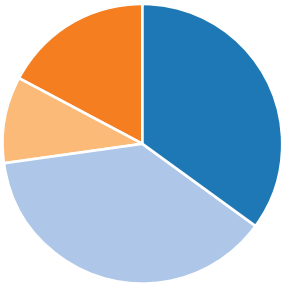


Referenties woon-werkgebieden

oostzijde zal plaatsvinden. Hier kan op initiatief van eigenaren woonprogramma aan het bedrijventerrein worden toegevoegd. Wonen gemengd met 'lichte' bedrijvigheid. Voorbeelden uit andere steden Strijp S (Eindhoven), Rotsoord (Utrecht), De Nieuwe Stad (Amersfoort), Havenkwartier (Deventer) en Voorthuizen (Barneveld), tonen de potentie. Dit zal uiteraard vertaald moeten worden naar de Houtense praktijk.

De korrel van nieuwe bebouwing op Doornkade is groter dan voorgesteld in deelgebieden als Centrum en Molenzoom en in Hof van Wulven en ten oosten van de Utrechtseweg om aan te sluiten bij de korrel van de bedrijfspanden. De maximale goothoogte is vastgesteld op 4 tot 5 bouwlagen, waarbij hogere gebouwen tussen 7 en 10 bouwlagen in beperkte mate zijn toegestaan.

Bij de ontwikkeling van Noordwest is aandacht nodig voor geluid- en luchtkwaliteit (waaronder fijnstof). Bij woningbouw moet aan wettelijke normen worden voldaan. Dit is dan ook het uitgangspunt van de Ruimtelijke Koers. In Noordwest zal ter plaatse van Doornkade woningbouw op enige afstand van de snelweg worden gesitueerd en ter plaatse van Hof van Wulven wordt gewerkt met een (groene) wal en/of scherm dat ten goede komt aan



35% sociale huur
38% middelduur (huur en koop)
10% goedkope koop
17% duur (huur en koop)

de lucht- en geluidssituatie. Daarnaast is het de verwachting dat door technologische ontwikkelingen en innovaties de lucht- en geluidssituatie in Nederland de komende decennia zal blijven verbeteren.

Programma
In elk deelgebied (Hof van Wulven, Doornkade, Utrechtseweg-Oost) komen gemengde en inclusieve woon- werkgebieden voor starters, gezinnen, ouderen en mensen met een beperkt budget. Daarnaast








Referentiebeelden voor het woonprogramma in Houten-Noordwest



Stap 1



Stap 2



Stap 3

Mogelijke stapsgewijze ontwikkeling van Houten Noordwest

1. Houten Noordwest wordt niet in een keer ontwikkeld, maar kent een stapsgewijze gefaseerde ontwikkeling. Een eerste stap in het ontwikkelingsproces is de ontwikkeling van Hof van Wulven en de transformatie van de Zuidoost hoek van Doornkade. In deze eerste fase wordt een start gemaakt met de aanleg van de nieuwe Rondweg met het verbinden van de Meidoornkade met de Rondweg en wordt een nieuwe fietsroute van Doornkade aangelegd langs de tennisbanen van de Doordraaiers onder de Rrondweg tot aan Keercamp.

2. In een tweede stap binnen de ontwikkeling van Noordwest worden de sportvelden van SV Houten bebouwd en gaat het transformatieproces in Doornkade verder. SV Houten wordt in dit voorbeeld verplaatst naar de Kruisboog. In deze stap wordt de Rondweg omgelegd en groeit Houten Noordwest nadrukkelijker naar Houten Noord.

3. Bij een verdere uitbreiding van het projectgebied in Houten Noordwest maakt het kassengenbied plaats voor een verdere uitbreiding van het nieuwe woongebied. Ttegelijkertijd wordt de Utrechtseweg verlegd.

Voorbeelduitwerking stapsgewijze ontwikkeling Houten Noordwest

ambieert de gemeente een kleine groei van het aantal arbeidsplaatsen. De nieuwe woonmilieus bestaan uit stadswoningen, appartementengebouwen (met bedrijvigheid en voorzieningen in de plint) en compacte hoge gebouwen. Het woningbouwprogramma voor de nieuwbouw in Noordwest is als volgt:

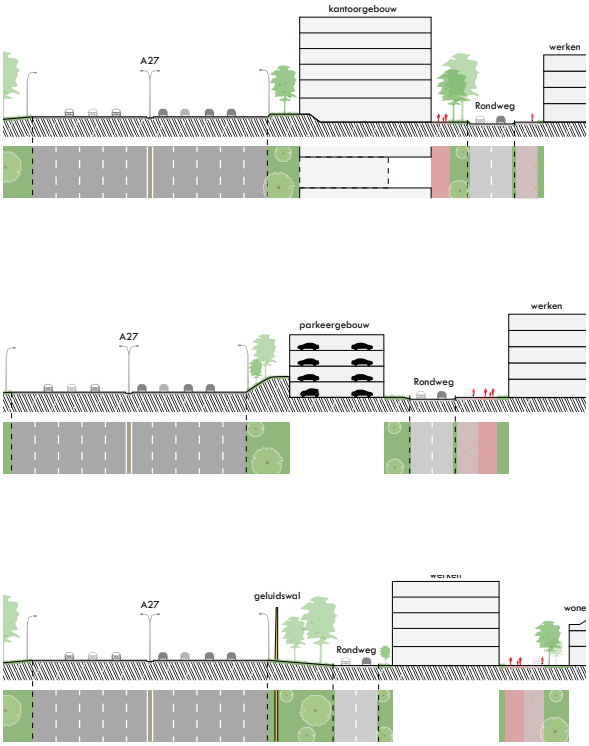
- 35 procent sociale huur
- 10 procent goedkope koop
- 38 procent middelduur (huur en koop)
- 17 procent duur (huur en koop)

Mobiliteit en parkeren
Om de gewenste ontwikkeling en een goede aanhechting mogelijk te maken zijn grote infrastructurele ingrepen noodzakelijk: het stapsgewijs verleggen van de Rondweg en het verkorten en verdubbelen van de Utrechtseweg. Zo wordt het verkeer om het deelgebied heen geleid en het gebied zelf verbonden met het stedelijk gebied van Houten. Tussen het kruispunt De Staart-De Rede en de Utrechtseweg wordt een nieuwe weg gerealiseerd die de functie van het noordwestelijke deel van de Rondweg grotendeels overneemt. Op deze nieuwe Rondweg geldt een maximumsnelheid van 70 kilometer per uur. Om het gebruik van de nieuwe weg te stimuleren, wordt het oude tracé van de Rondweg afgesloten voor doorgaand autoverkeer. De weg krijgt het karakter van een buurtstraat met een snelheid van 50 kilometer per uur en blijft toegankelijk voor bussen en hulpdiensten.

Het verleggen van de Rondweg tegen de A27 aan – vanaf De Staart tot aan de Utrechtseweg –, biedt de mogelijkheid om het huidige tracé van Rondweg tussen de Utrechtseweg en De Veste autoluw te maken. Autoverkeer kan de via inprikkers de woongebieden bereiken, maar de weg is met uitzondering voor bussen en hulpdiensten afgesloten voor doorgaand verkeer. Door het verleggen van de Rondweg concentreert de geluidhinder van de nieuwe Rondweg en de A27 zich op een plek. Desondanks is een geluidsbuffer noodzakelijk. In het deelgebied Hof van Wulven zijn drie varianten denkbaar:



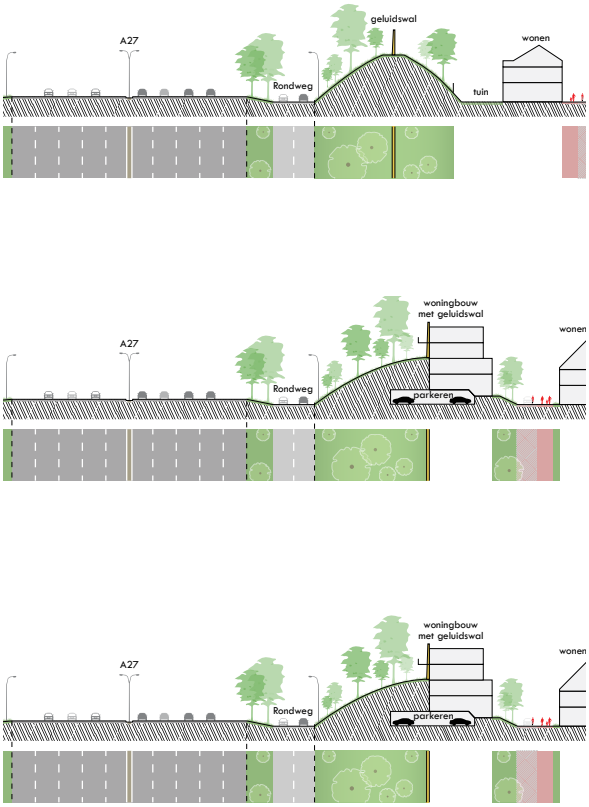
De nieuwe ontsluitingsstructuur van Houten Noordwest



Inpassing van de Rondweg ter hoogte van Doornkade, met een aantal varianten voor geluidwering

een natuurlijke geluidswal, een natuurlijke geluidswal met bebouwing en bebouwing die fungeert als geluidswal. Voor het deel van de nieuwe Rondweg dat door Doornkade loopt, volgt het tracé de Meidoornkade. De geluidsbuffer ligt hier tussen de Meidoornkade en de A27 in. De geluidsbuffer bestaat uit een geluidsscherm, een parkeergebouw of een wand van kantoorgebouwen.

In Noordwest wordt de toegankelijkheid voor autoverkeer beperkt. Gebieden worden met lussen ontsloten vanaf de nieuwe Rondweg en de Utrechtseweg. Deze lussen leiden het verkeer via inritten naar parkeervoorzieningen. Op de raamwerkkaart zijn deze lussen en inritten ingetekend. Afhankelijk van de uitwerking van de plannen kan met de positie van de inritten en de lussen worden geschoven. Om Noordwest te laten aansluiten op de omliggende wijken worden nieuwe fietsroutes aangelegd en bestaande routes doorgetrokken – zoals de fietsroute over de Houtensewetering en de Waterveste en een nieuwe ontsluiting vanuit het Imkerspark naar Hof van Wulven. Het is een wens om via verbinding over de A27 de laan naar kasteel Heemstede te herstellen en nieuwe recreatiemogelijkheden te ontsluiten.



Inpassing van de Rondweg ter hoogte van Hof van Wulven, met een aantal varianten voor geluidwering



Referenties voor Houten-Noordwest

Voorbeelduitwerking Houten Noordwest

Op basis van de ambities van de Ruimtelijke kKoers en de hierboven beschreven uitgangspunten en spelregels is voor Houten Noordwest een voorbeelduitwerking gemaakt. De voorbeelduitwerking is geen concreet plan, maar slechts een ruimtelijke vertaling van de uitgestippelde koers voor Houten Noordwest. De voorbeelduitwerking toont een situatie waarbij een sterke ontwikkeling van Houten Noordwest heeft plaatsgevonden.







Toekomstperspectief voor Doornkade (Peppelkade). Onder de huidige situatie

De parkeernorm is ‘bebouwde kom’. Ook in Noordwest zijn lagere parkeernormen wenselijk, door de inzet van deelauto’s en het dubbele gebruik van parkeerplaatsen. Het betreft hier een bescheiden effect, want Noordwest ligt op ‘grotere’ afstand van voorzieningen en stations en er is geen sprake van parkeerregulering. Per project wordt afgewogen in hoeverre van de parkeernorm afgeweken kan worden. De ambitie is om de parkeeropgave in Noordwest voor een groot deel (50 procent) te realiseren met gebouwde parkeervoorzieningen.

Openbare ruimte
De historische lijn naar kasteel Heemstede wordt versterkt door een overkluizing van de A27 en de aanleg van een fiets- en wandelroute en vormt de noordelijke grens van een groene parkzone, die net als het Imkerspark en



Kooikerspark een oost-westgerichte as vormt tussen de woongebieden in Noordwest en de buurten in Houten-Noord. De helofytenfilters zijn een integraal onderdeel van dit park. De oude Rondweg wordt omgevormd tot een

groene boulevard met hier en daar bebouwing. In het deelgebied zelf wordt ingezet op een groenstructuur, waardoor de aansluiting op de geluidswal en de geluidswerende voorzieningen oogt als een royaal beplante zone. De groene structuur van de Utrechtseweg wordt versterkt door een verscheidenheid aan beplanting en aanvullende bomen, welke een comfortabel microclimaat voor wandelaars en recreatieve activiteiten biedt.

Daarnaast wordt ingezet op een overkluizing van de A27 ter hoogte van de Utrechtseweg. Dit brede viaduct voor gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers, verbindt Houten met Laagraven en slecht een barrière in de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Daarnaast dient de overkluizing als ecoduct en als cruciale schakel in het regionale recreatienetwerk.
De geleidelijke transformatie van Doornkade tot gemengd woon- werkgebied vereist een opwaardering van de openbare ruimte: ruimte voor waterberging en -infiltratie (een ‘spons’ die water opneemt afgeeft, en zo verkoeling biedt in hete zomers), meer en veilige ruimte voor voetganger en fiets en het gebruik van gelaagde beplanting en half- en waterdoorlatende verharding.

Op de raamwerkkaart zijn enkele parken ingetekend. De realisatie van deze parken is afhankelijk van de nadere uitwerking van dit deelgebied. Ter verfijning van de groenstructuur worden op een paar plekken minibosjes aangeplant, van ongeveer 20 bij 30 meter. Ze zorgen voor een eigen karakteristiek en dragen bij aan de biodiversiteit.

Duurzaamheid
Door de geleidelijke transformatie van Doornkade is energieneutraliteit in Doornkade minder eenvoudig. In eerste instantie moet elke zelfstandige, of een combinatie van zelfstandige ontwikkelingen energieneutraal zijn. Lukt dit niet dan moet een deel van de duurzame energie collectief of buiten Doornkade opgewekt worden om Doorkade toch energieneutraal te maken. Dit kan bijvoorbeeld door de realisatie van zonnepanelen op de collectieve parkeergebouwen of door in het omliggende landschap plekken te realiseren waar energieopwekking gecombineerd wordt met recreatie en natuur.



Een voorbeeld van een Tiny forest

Proeftuin voor nieuwe woonvormen

Het gebied tussen Het Rondeel en paviljoen De Toekomst (Hof van Wulven) leent zich uitstekend om te experimenteren op het gebied van woonvormen, duurzaamheid en mobiliteit. Dit gebied kan nog vormgegeven worden omdat er op dit moment weinig bebouwing aanwezig is – er ligt een relatief lage financiële claim. Hierdoor ontstaat ruimte om in plaats vanuit financieel gewin (nog) meer vanuit droombeelden te ontwerpen. Nieuwe woongemeenschappen en bewonersinitiatieven lijken zich hiervoor te lenen. Het zwaartepunt ligt daarbij veel meer op invulling geven aan maatschappelijke vragen en initiatieven dan op sturing door ontwikkelaars. Ook innovaties voor duurzaamheid en mobiliteit kunnen hier in nauw overleg met toekomstige bewoners een plek kunnen krijgen. Oftewel meer 'loslaten'. Overigens, ook in de andere deelgebieden zijn er voor initiatiefnemers mogelijkheden voor nieuwe woonvormen en experimenten, wanneer dit passend is bij de ambities en kaders van de Ruimtelijke Koers.



Ecologische wijk EVA Lanxmeer, Culemborg



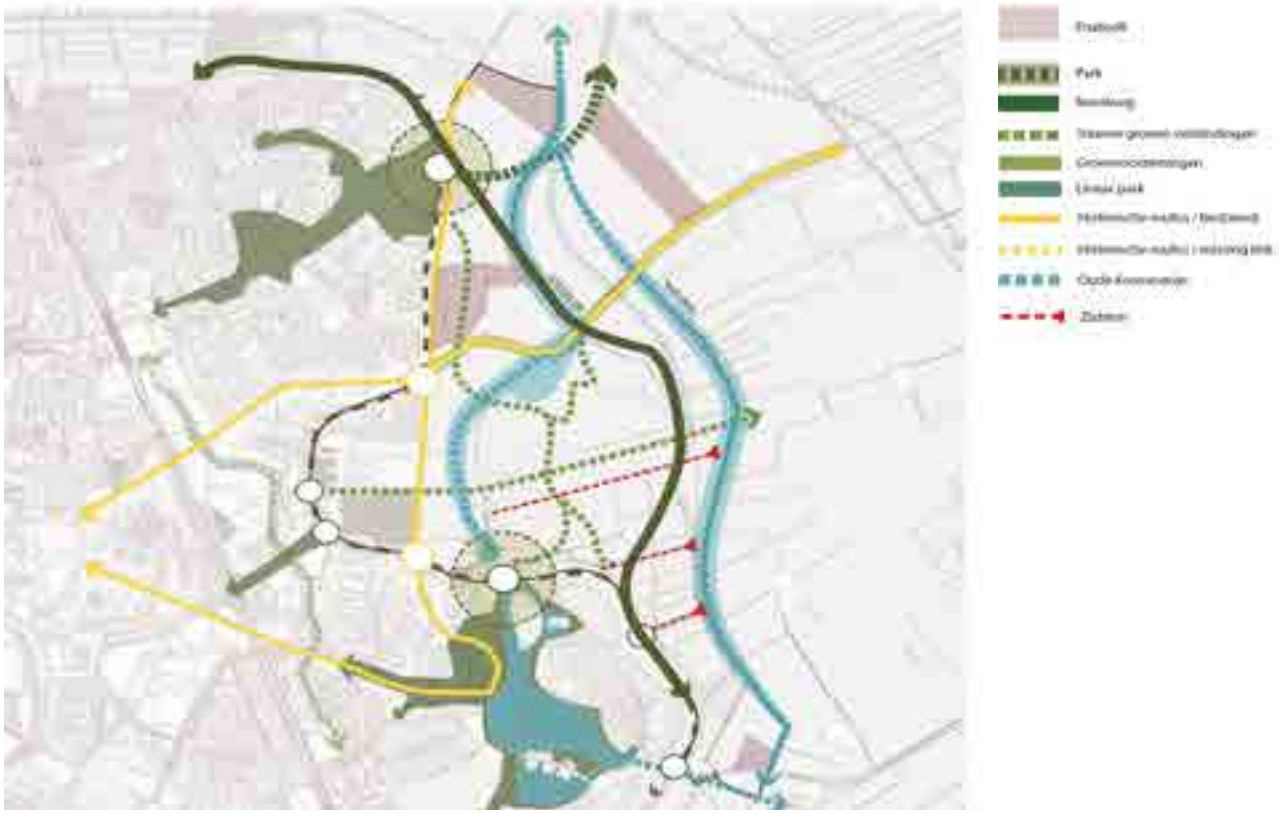
Ecologische wijk Mandora, Houten

5.6 Houten-Oost

Met deze keuze voor woningbouw in Houten-Noordwest wordt Houten-Oost gevrijwaard van grootschalige woningbouw. De Ruimtelijke Koers zet in Houten-Oost in op een verdere ontwikkeling en versterking van het landschap. Dat wordt gedaan door de oorspronkelijke rivierloop van de Kromme Rijn weer zichtbaar te maken als onderdeel van een groen landschapspark. Dit park fungeert als een sterke groene schakel binnen de groenblauwe (ecologische) structuur van Houten (tussen de Imkersplas en Rietplas) en verbindt de structuur van de kern met het open landschap rondom Houten.

Ook is een relatie te leggen met ontwikkelingen in de gemeente Bunnik en wordt het landschapspark verbonden met bos Nieuw Wulven. Deze verbinding bestaat uit royaal water, flauwe oevers, plas-draszones en opgaande beplanting. Het is al met al een forse gebiedsontwikkeling voor recreatie, waterberging- en zuivering, en natuur en mogelijk voor de opwek van duurzame energie die invulling geeft aan de behoefte aan groen dichtbij de verdichtende kern. Een deel van Houten-Oost blijft zijn belangrijke agrarische functie behouden, en ook combinaties tussen agrarisch gebruik, natuur en energie zijn mogelijk.

De focus ligt in Houten-Oost op de kwaliteit van het groen, recreatie en de bereikbaarheid van het gebied vanuit Houten. Historische assen en lijnen in het gebied worden ingezet als recreatieve routes door het landschap en de historische tijdslagen in het landschap weer zichtbaar te maken. Met de ontwikkeling van dit landschapspark worden de biodiversiteit en de ecologische waarden in het gebied vergroot en worden bestaande en nieuwe recreatiegebieden geïntegreerd. De toegankelijkheid en nabijheid van het landschap wordt verbeterd door de aanleg en versterking van betere verbindingen voor groen en een versterkt netwerk van fiets-, kano-en wandelroutes tussen de bestaande kern en Houten-Oost. De Rondweg wordt



niet langer gezien als een scheidend element maar verandert in een meer doorlatende en passeerbare structuur. De ontwikkeling van het landschapspark is een groot en gemeente overstijgend project en moet met buurgemeenten en de provincie worden opgepakt.

De Kruisboog
Het voorzieningengebied De Kruisboog is een levendig gebied voor sport en recreatie. Het gebied heeft een centrale openbare ruimte – inclusief parkeervoorziening – met diverse maatschappelijke functies, zoals een kerk, kinderopvang, scholen en hospice. Daarnaast zijn er recreatieve functies (speelparadijs, yoga-instituut) en sportfuncties (voetbal, tennis, sporthallen en scholen). In het gebied liggen ook volkstuinen. De Kruisboog is goed bereikbaar met auto en fiets.

Vrijwel het gehele gebied heeft ontwikkelingspotentieel. Zo kunnen de maatschappelijke functies geïntensiveerd worden. Tussen de bestaande bebouwing is ruimte voor nieuwbouw. Dit vergt andere oplossingen voor het parkeren, zoals een boven- of ondergrondse garage of een parkeerdek met andere functies erboven. Intensivering van de ruimte moet hand in hand gaan met klimaatadaptieve maatregelen.

De bebouwingshoogte kan omhoog – denk aan vier bouwlagen met een 'setback' van een extra laag. De auto- en fietsstructuur blijft behouden. In de rand ten oosten van De Kruisboog (Binnenweg) wordt invulling gegeven aan natuurontwikkeling, recreatie en landschapsverbetering. Door de ontwikkeling van Noordwest zal sportpark Oud-Wulven verplaatst moeten worden. Het gebied ten oosten van de Binnenweg is geschikt voor de aanleg van een nieuw sportpark ingebed in het groene landschapspark – naast de in 5.5.2 genoemde optie om ten noorden van de nieuwe Rondweg een sportpark aan te leggen.



Raamwerkkaart Kruisboog



Referentie voor sport, maatschappelijke functies en andere voorzieningen in Kruisboog

5.7 Laagraven

Laagraven ligt op de grens van drie gemeenten: Houten, Nieuwegein en Utrecht. Het gebied bestaat uit een open landschap met een grote cultuurhistorische en recreatieve waarde zoals de Nieuwe Hollandse Waterlinie en historische structuren van Kasteel Heemstede.

Laagraven is een ecologische scheiding en groene buffer tussen de drie gemeenten. De zuidelijke corridor tussen Houten Noord en Doornkade vormt een verbinding tussen recreatieve kwaliteiten. Laagraven is onderdeel van een zeer divers landschap met recreatieve en historische bestemmingen, als Biezenveld, Kasteel Heemstede, Plas Laagraven, Fort 't Hemeltje en Fort De Batterijen. In Laagraven-Oost is kleinschalige woningbouw toegestaan als 'kostendrager' voor de landschappelijke en recreatieve ontwikkeling (zoals beschreven in de Landschapsvisie Laagraven-Oost). Ook zijn er in Laagraven-Oost kansen voor een 'energielandschap'. Uitgangspunt blijft dat het een groene buffer is tussen Houten en Utrecht – een rol die met de ontwikkeling van Noordwest nog belangrijker wordt.

Laagraven-Oost wordt met de toevoeging van een viaduct of overkluizing over de A27 beter toegankelijk vanuit Houten. Daarnaast wordt bij de ontwikkeling van Houten- Noordwest sterk ingezet op een verbetering van de recreatieve routes en ecologische structuren in het gebied en worden historische assen in het landschap versterkt. Het viaduct over de A27 herstelt de as naar Heemstede en fungeert als belangrijke schakel in de continuïteit van het recreatiesysteem en de oost-west groencorridor tussen Noordwest en Houten-Noord.



Laagraven

5.8 Het Rondeel, De Meerpaal en sport- en werklandschap De Meerpaal en Weteringhoek

Aan de westkant van Houten liggen de bedrijventerreinen Het Rondeel, De Meerpaal, het Sport- en Werklandschap De Meerpaal (naast werken is hier plaats voor veldsporten en natuur) en de Weteringhoek. Het zijn relatief nieuwe gebieden met onder andere nieuwe bedrijfsbebouwing en het ligt dan ook niet voor de hand om deze gebieden op korte termijn te veranderen. Maar na 2040 is het interessant om met name Het Rondeel in het kielzog van de ontwikkelingen in Noordwest aan te pakken en kwalitatief te verbeteren. Of het wenselijk is om in deze gebieden woningen toe te voegen wordt in een later stadium onderzocht.

Door de infrastructurele maatregelen in deze Koers krijgen De Meerpaal en het sport- en werklandschap op termijn te maken met toenemend verkeer op De Rede. Dit vergt mogelijk verbredingen of aanpassingen aan de rotondes. De toename van verkeer op De Rede leidt mogelijk tot een afname van het verkeer op de Rondweg bij de Weteringhoek.
Op korte termijn bieden deze terreinen mogelijkheden voor de groei van de werkgelegenheid, zoals beschreven in paragraaf 3.5. Door huidige parkeerterreinen te clusteren in gebouwde parkeervoorzieningen ontstaat ruimte voor nieuwe werklocaties. Bestaande gebouwen kunnen worden uitgebreid of opgehoogd. De vele daken kunnen worden gebruikt voor de opwekking van energie – mogelijk interessant als energiecompensatie voor binnenstedelijke ontwikkelingen.



De Meerpaal rotonde

5.9 Tull en 't Waal, Schalkwijk en 't Goy

Ondanks dat de Ruimtelijke Koers zich richt op de kern Houten, is woningbouw in de andere dorpen van groot belang – om op termijn de vitaliteit en leefbaarheid te garanderen.

Het buitengebied kent een variatie aan landschappen waarin ruimte is voor landbouw, recreatie en natuur. Het is een dynamisch gebied waar veel ontwikkelingen plaatsvinden, zoals recreatie-ontwikkeling rondom de forten en de recreatieplas, de energie-opgave, natuurontwikkeling zoals versterking van weidevogelgebied in samenwerking met boeren, het project Sterke Lekdijk, de verwerving van de Unesco Werelderfgoed-status en allerlei soorten woningbouw. In de toekomst wordt voor deze gebieden een Omgevingsvisie gemaakt waarin een aantal onderwerpen samenkomt.

Om sociale en maatschappelijke infrastructuur te behouden (of zelfs te versterken) – denk aan scholen, voorzieningen en het verenigingsleven – moet in alle drie de kernen op gedoseerde wijze worden bijgebouwd. Op het Eiland van Schalkwijk wordt gebouwd binnen de rode contour, maar ook daarbuiten als er (agrarische) bedrijven stoppen en voor agrarische structuurversterking. Dat zal voortgezet worden. Zo wordt meerwaarde gecreëerd voor het hele gebied (boeren kopen land terug van projectontwikkelaars en er komt natuur bij). Voor de kleine kernen gelden de volgende uitgangspunten.

- Ouderen moeten kunnen blijven wonen in de kern waar ze vaak al hun hele leven hebben gewoond en waar zij een sociaal netwerk hebben opgebouwd. Helaas is passende huisvesting vaak niet aanwezig. Dit moet dus gerealiseerd worden, eventueel met (beperkt) zorgaanbod
- Jongeren die op eigen benen willen staan (starters) zijn van groot belang voor de sociale en sportieve netwerken. Daarom zijn goedkope starterswoningen noodzakelijk
- Om dit financieel haalbaar te maken dienen er ook duurdere woningen voor gezinnen en doorstromers te komen. Deze huizen moeten via een voorkeursregeling bij dorpsbewoners terecht komen. Als er te veel woningen in één keer gebouwd worden, ontstaat er instroom van elders
- Het is van belang dat bewoners voorrang krijgen bij het betrekken van nieuwe woningen. Daarna zijn mensen aan de beurt die terugkeren naar het dorp waar ze zijn opgegroeid – zij zijn ooit noodgedwongen verhuisd omdat ze geen huis konden vinden. Pas daarna zijn mensen 'van buiten' aan de beurt

Het uitgangspunt in landelijk en provinciaal beleid, en in deze Kkoers is om eerst het gebied binnen de rode contour te gebruiken voor benodigde woningbouw. Daarna zal op termijn gekeken moeten worden naar mogelijke nieuwe locaties buiten de rode contour. Daarbij is het uitgangspunt dat deze locaties dicht tegen de kern aan dienen te liggen en niet in het waardevolle landschap. Dergelijke locaties liggen hoogstwaarschijnlijk buiten de rode contouren, waardoor medewerking van de provincie vereist is. Het college wil in 2021 met een concreet voorstel komen voor woningbouwlocatie(s) in Schalkwijk en 't Goy. In Tull en 't Waal zijn recent nieuwe woningen opgeleverd.

5.10 Lopende woningbouwplannen

5.10.1 Bestaande woningbouwprojecten

Her en der in Houten zijn woningen al in aanbouw of in planvorming. Het gaat om ongeveer 1.000 woningen. Het betreft bijvoorbeeld de afbouw van buurten in Houten-Zuid: Hofstad III (wordt nu gebouwd, Kiem van Houten), Hofstad IVb en Loerik VI. Voor de eerste twee zijn contractuele afspraken gemaakt met ontwikkelaars over grondprijzen en de woningbouwprogrammering. Voor Loerik VI ligt dit anders. De financiële opbrengst van deze locatie is wel verwerkt in de grondexploitatie van Houten-Zuid, maar de invulling en afspraken met ontwikkelende partijen zijn nog niet gemaakt. Daarom is de programmatische invulling opgenomen in de Ruimtelijke Koers (als onderdeel van deelgebied De Koppeling).

Naast de afronding van Houten-Zuid zijn er kleinschalige inbreidingslocaties – bijvoorbeeld op de plek van een voormalige school. Omdat het veelal om verspreid liggende en kleine locaties gaat, is het van belang dat per locatie onderzocht wordt wat een passende invulling is. Hierbij spelen de volgende vraagstukken een rol: de bijdrage aan het versterken van de buurt, de behoefte aan ouderenhuisvesting of zorgeenheden, de noodzaak voor extra sociale woningen of de behoefte aan andere woontypen. Voor deze locaties zijn projectspecifieke startnotities in de maak. Hierin staan kaders die aangeven waar de ontwikkelingen aan moeten voldoen. Een voorbeeld van zo'n locatie is de woningbouw op de plek van Het Mozaïek aan de Putterhaag.

5.10.2 Veranderopgave sociale huurwoningen
In 2013 formuleerde het kabinet strikte regels voor woningcorporaties – onder meer over doelgroepen en het passend toewijzen van sociale huurwoningen. In 2016 concludeerde corporatie Viveste dat de voorraad voor een deel ongeschikt is voor de door het kabinet opgelegde takenpakket. Dat leidde tot 'veranderopgave'.

In 2020 stelt Viveste in een strategisch plan voor de woningportefeuille dit vraagstuk aan de orde. Afhankelijk van de uitkomsten vindt nader onderzoek plaats naar de mogelijkheden en consequenties. Het uitgangspunt voor de gemeente is dat de socialehuurvoorraad in lijn met het onderzoek van Companen op peil blijft en groeit (zowel kwalitatief als kwantitatief).



Bouwplaats in de Kiem van Houten



Foto: Fort 't Hemeltje

HOE VERDER?

De Ruimtelijke Koers is een ruimtelijke visie en een volwaardig kader met spelregels en richtlijnen, voor de ruimtelijke ontwikkeling van Houten tot 2040. De Ruimtelijke Koers is geen beslissingsdocument voor de start van de uitvoering van specifieke locaties of gebieden. Het is een uitnodiging aan inwoners, ontwikkelaars, eigenaren en onze corporatie om aan de slag te gaan in de gebieden. De Ruimtelijke Koers is geen document in het kader van de Wet Ruimtelijke Ordening.

Naar aanleiding van de visie volgen locatie- dan wel gebiedsplannen. Om deze plannen te kunnen realiseren is het noodzakelijk dat er 'juridische borging' plaatsvindt zoals het verkrijgen van een omgevingsvergunning of het opstellen van een bestemmingsplan (in de toekomst omgevingsplan). Bij een bestemmingsplan is het bijvoorbeeld mogelijk zienswijzen in te dienen en in beroep te gaan. Er zal door de gemeente op de gebruikelijke manier worden gecommuniceerd indien er sprake is van het wijzigen dan wel het opstellen van een juridisch plandocument. Naast de planvorming wordt er ook een proces opgezet voor kwaliteitsbewaking van de plannen, in de vorm van een kwaliteitsteam of vergelijkbaar.

We geven tot aan 2025 prioriteit aan de gebiedsontwikkeling van Het Centrum, De Molenzoom en De Koppeling. In deze gebieden gaan we anders te werk dan in het verleden, we streven zo veel mogelijk naar gebiedsontwikkeling (in plaats van locatieontwikkeling). In Noordwest faciliteren wij als gemeente initiatiefnemers. In de overige gebieden in (Noord West) faciliteren wij initiatieven als overheid. Aan de voorkant zal er relatief meer tijd in de planvoorbereiding zitten. Uiteindelijk moet de voorinvestering in tijd zich uitbetalen in kwalitatief hoogwaardige woon-, werk- en leefomgevingen. Tegelijkertijd met de planvoorbereiding voor de bovengenoemde deelgebieden starten we met gesprekken en het maken van afspraken met regio, provincie en Rijk over de financiering van o.a. infrastructurele ingrepen voor Noordwest en de volledige aansluiting op de A12. Noordwest zal om diverse redenen een meerjarig proces en project worden.

Wij danken u voor het lezen van de Ruimtelijke Koers en gaan graag met u aan de slag om de Koers te realiseren.

Colofon

Uitgave: gemeente Houten

Gemeentelijk kernteam

Remko Stinissen
Dominique Smeets
Mirjam Löwik
Wieger Sloot
Deany van Steinvoorn

Werkgroepen gemeente

Werkgroep trends en ontwikkelingen
Frank-Jos Braspenning

Werkgroep wonen & wonen en zorg
Cees Strooper
Ineke Kosterman

Werkgroep mobiliteit
Liselot Meijer
Richard Zwartenkot

Werkgroep werken en economie
Karlijn Senden
Jeroen Zwart

Werkgroep natuur, landschap en recreatie
Koen Helling
Gerco Wicherson
Andrea Lion

Werkgroep maatschappelijke voorzieningen
Frank van Helden

Werkgroep duurzaamheid
Marco Harms
Bregje Tettelaar- van Nunen

Werkgroep technische aspecten
Alexander de Reuver

Werkgroep financiën & grondbeleid
Wim Langras
Rob Haesebos

Werkgroep juridische aspecten (RO)
Karen Nicia
Peter Wallenburg

Werkgroep participatie en communicatie
Mirjam Löwik
Wieneke Wolthuis
Deborah Haas

Fotograaf diverse afbeeldingen: Peter van Wieringen

BURA urbanism
Marco Broekman
Mariette Harms
Bart Claassen
Yunshih Chen
Marina Lysenkova
Timothy Simons

stad²
Theo Stauttener
Christian van der Blonk

Goudappel Coffeng
Jan-Anne Waagmeester

OKRA
Martin Knuijt
Giuliana Sibilia
Bas Heessels

COMPANEN
Bram Klouwen
Vera Gijsbers

SWECO
Claudia Swart

VOLQ
Ineke Geluk
Jonne Robberegt

Opdrachtgever:	Gemeente Houten
Opmaak:	BURA urbanism
Tekst/eindredactie:	Tekstlandschap (Mark Hendriks) i.s.m. BURA urbanism en gemeente Houten

Disclaimer:
Niets uit deze publicatie mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder naam- en bronvermelding. Het werk van marco.broekman moeten worden gezien als indicatief ontwerpend onderzoek, waarbij geen rechten aan kaarten en dergelijke kunnen worden ontleend. BURA urbanism heeft getracht de gebruikte bronnen zorgvuldig te vermelden en auteursrechten te respecteren. Mocht in dit document iets niet juist zijn vermeld, dan kunt u dat ons laten weten, zodat alsnog de juist bronvermelding kan worden opgenomen.

