Beantwoording toezeggingen n.a.v. RTG 7 Ruimtelijke Koers op 10 december 2020
De nummering zoals hieronder opgenomen volgt de nummering van de toezeggingen zoals zijn geregistreerd door de griffie. In dit document zijn de antwoorden op toezeggingen 3, 4 en 5 opgenomen.

3. Wethouder Van Dalen zegt toe de raad z.s.m. te informeren over de exacte locatie van de geluidswal langs de A27 en de in het verlengde daarvan liggende rondweg.

Antwoord
De beantwoording van deze vraag is opgedeeld in verschillende delen.

3.1 Locatie van de geluidswal en nieuwe rondweg (en fasering)
Voor de A27 en de nieuwe Rondweg zijn geluid afschermende maatregelen nodig om aan de Wet geluidhinder te voldoen. Dan ligt het voor de hand om de Rondweg direct langs de A27 te leggen en een scherm (of andere geluidsafscherming) te maken tussen de Rondweg en de geluidsgevoelige bestemmingen. Maar dat betekent dat een 'gat' in het geluidsscherm nodig is om inprikkers vanaf de Rondweg te kunnen maken. Uit onze onderzoeken is gebleken dat een gat in de geluidsafscherming van de A27 een groot 'geluidslek' met zich meebrengt. Dus moet op de plaats waar inprikkers gemaakt worden vanaf de Rondweg, een aanvullend scherm geplaatst tussen de A27 en de Rondweg in. De akoestische situatie is complex en vraagt nadere uitwerking in een volgende fase. Tot nu toe zijn alleen 'vrije-veldcontouren' gemaakt om een globaal beeld te geven van de mogelijkheden. In de situatie met bebouwing speelt ook reflectie van geluid door de gebouwen zelf nog een rol. De realisatie van een nieuwe wijk Noordwest en de maatregelen die daarvoor genomen worden (geluidsafscherming en de introductie van een nieuwe Rondweg) hebben een positief effect voor bestaande wijken in de kern Houten.

De inpassing van de nieuwe Rondweg is onderdeel van een nog uit te voeren tracéstudie (nadere uitwerking van de plannen). Uiteraard zullen Rijkswaterstaat, provincie en andere belanghebbenden betrokken worden.

3.2 Nut en noodzaak van een nieuwe omgelegde Rondweg.
Het voorstel voor een nieuwe Rondweg om de nieuwe wijk Noordwest heen komt voort uit verschillende argumenten en afwegingen. Hieronder is er een aantal opgesomd:

- Dit past bij het Houtens Ruimtelijk DNA, dat is de kracht van Houten: directe routes voor fietsers en indirecte voor auto's; Houtenaren wonen binnen de Rondweg.
- Het verleggen van de Rondweg is duur, maar is een voorwaarde om Houten-Noordwest goed, veilig en op een ruimtelijk kwalitatieve en aantrekkelijke manier aan bestaand Houten te koppelen;
- We willen dat de nieuwbouw echt bij Houten gaat horen, en dat er geen woonwijken als 'eilanden' aan het bestaande Houten worden 'geplakt' (zie pagina 25 van Ruimtelijke Koers);
- Het vormgeven van een goede overgang tussen oud en nieuw is een belangrijk punt bij de verdere planvorming voor de deelgebieden. Om Houten-Noordwest beter bij de kern Houten te betrekken is het juist noodzakelijk om de scheiding tussen nieuw en oud, de huidige Rondweg, te slechten. Dat betekent niet dat de Rondweg en geluidswal gaan verdwijnen, maar dat er wordt ingezet op het maken en versterken van goede langzaam verkeerroutes tussen Houten-Noordwest en de bestaande kern. Deze routes worden vormgegeven als en sluiten aan op bestaande groene gebieden;
- Met het verleggen van de Rondweg kan de 'oude Rondweg' benut worden voor openbaar vervoer waarvoor aan beide zijden 'draagvlak' voor een dergelijke ov-lijn wordt gecreëerd;
- De autobereikbaarheid van buurten in de bestaande kern blijft op peil, alleen moet soms iets omgereden worden (zoals nu ook via de Rondweg). De huidige plaatjes in de Ruimtelijke Koers geven alleen een globale indruk van de gewenste routes, de precieze tracés, de ruimtelijke inpassing en het ruimtegebruik moeten nog nader uitgewerkt worden in een volgende fase, ook in relatie met de ruimtelijke ontwikkelingen die verwacht worden;
- Door de nieuwe Rondweg langs de A27 te leggen, ontstaat aan de oostzijde van de nieuwbouw een geluidsluwe kant, waar dan bijvoorbeeld geluidsluwe buitenruimte kan komen. Dit heeft ook een positief effect op de wijken die grenzen aan de huidige Rondweg. Geluidsoverlast in deze wijken als gevolg van de Rondweg wordt daarmee verminderd. Als de Rondweg niet verlegd wordt, komt de nieuwbouw tussen twee geluidszones in te liggen.

Daarnaast blijkt uit kwantitatieve doorrekeningen met het verkeersmodel dat bij ontwikkeling van slechts ontwikkelveld Hof van Wulven (één van de benoemde quick wins, circa 600 woningen) het technisch gezien nog niet noodzakelijk is om grotere investeringen te doen in infrastructuur (dit staat uiteraard ook in relatie met en is afhankelijk van het ontwikkeltempo van andere gebieden in Houten zoals het Centrum en de Molenzoom). Bij een groter aantal woningen ontstaan knelpunten op de Utrechtseweg, want in de autonome situatie is er nauwelijks sprake van restcapaciteit. Door bijvoorbeeld een aanvullende ontwikkeling van een locatie zoals de 'Wegener-locatie' op de Doornkade van circa 400 woningen (bij 100% meetellen) ontstaat deze situatie. Dit zou betekenen dat de Utrechtseweg verdubbeld zou moeten worden en dan zijn er ook aanpassingen nodig aan de kruispunten van de bestaande Rondweg. Hier zijn aanvullende investeringen voor nodig.

Bij een verdubbeling van de Utrechtseweg ontstaat er een situatie waarbij de nieuwe Wijk (Doornkade en Utrechtseweg-Oost) wordt doorsneden door een weg met 2x2 rijstroken. Indien vastgehouden wordt aan de huidige verkeerstructuur, heeft dat de consequentie dat de nieuwe wijk Noordwest sterk wordt gedomineerd door de omliggende infrastructuur en de geluidsafschermende maatregelen die daarbij horen: de wijk komt tussen de A27 en de bestaande Rondweg te liggen, die beide van geluidsschermen moeten worden voorzien. Bovendien komt dwars door de wijk de Utrechtseweg te lopen met 2x2 rijstroken. Dit heeft sterk nadelige effecten voor de leefbaarheid en kwaliteit van de nieuwe wijk. Dit is de reden dat in de Ruimtelijke Koers de keuze is gemaakt om de Rondweg te verleggen en de Utrechtseweg in te korten tot aan het punt waar deze moet aansluiten op de nieuwe Rondweg. Het realiseren van de nieuwe Rondweg (zie investeringslijst A4 en A5) zal gefaseerd worden uitgevoerd. De uitwerking op pagina 150 van het hoofdrapport is een schets van een mogelijke fasering. Let op: de Ruimtelijke Koers is geen plan, een exacte fasering/strategie moet nader worden uitgewerkt. Als raad neemt u met het besluit over de Ruimtelijke Koers dus nog geen besluit over de realisatie van deze infrastructurele maatregelen en de kosten die daarmee gepaard gaan.

4. Wethouder Van Dalen zegt toe de raad te informeren over locaties waar de inzet van deelauto's een succes is.
Antwoord:
Veel gemeenten zijn op dit moment bezig met binnenstedelijke verdichting en een mobiliteitstransitie die daarbij hoort. Daarbij worden bijna overal ook deelauto's ingezet. Deelauto's zijn op dit moment vooral een succes in grote steden, zoals Amsterdam en Den Haag. Maar ook in kleinere kernen zoals Zeist en Harderwijk is de deelauto aan een opmars bezig. Het is echter nog wel een vorm van mobiliteit die in opkomst is. Er zijn daarom nog geen praktijkvoorbeelden bekend van structurele inzet van deelauto's bij nieuwbouwlocaties in kernen van dezelfde schaal als Houten. Maar er is wel veel onderzoek gedaan naar de potentie van deelauto's. Daar baseren we ons op.

De geraamde effecten van de inzet van deelauto's op de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen is gebaseerd op de publicatie *´Mijn auto, jouw auto, onze auto - Deelautogebruik in Nederland: omvang, motieven en effecten´* uit december 2015 van het Kennisinstituut voor Mobili-teits-beleid (KiM). Deze publicatie geeft een uitgebreid overzicht met ontwikkelingen in binnen- en buitenland, omvang en gebruik van de deelauto, motivaties, ervaringen en voorkeuren, succes-factoren van deelauto-concepten, effecten van autodelen en een blik op de toekomst. Zie ook de notitie van Goudappel Coffeng *'Toepassing parkeernormen in de Ruimtelijke Koers'* die als bijlage bij de Ruimtelijke Koers is gevoegd.

Belangrijk is dat we de inzet van deelauto's (en daarmee gepaard gaande verlaging van parkeernormen) willen combineren met gereguleerd parkeren en een goede kwaliteit beschikbare alternatieven (zoals goed openbaar vervoer) voor de auto. Met gereguleerd parkeren kan ook echt gegarandeerd worden dat er niet méér auto's komen dan waarvoor parkeerplaatsen gebouwd worden: voor *nieuwe* bewoners wordt het aantal uit te geven parkeervergunningen in overeenstemming gebracht met het aantal beschikbare parkeerplaatsen. In plaats van een (tweede) auto, wordt het gebruik van een deelauto dan een betere oplossing. Deelauto's worden niet gezien als vervanger voor auto's die hoogfrequent worden gebruikt, het openbaar vervoer kan die functie wel vervullen, daarom zal het deelautogebruik meer effect hebben als goede openbaar vervoerverbindingen in de nabijheid beschikbaar zijn.

5. Wethouder Bos zegt toe de raad z.s.m. te informeren over het laadvermogen over hoeveel huizen er in Houten bijgebouwd kunnen worden uit de oude versie vs. de nieuwe versie van de Ruimtelijke Koers.

Antwoord:

Het laadvermogen van de ontwikkelvlekken is niet gewijzigd op basis van de aangepaste gebiedspaspoorten van de nieuwe versie van de Ruimtelijke Koers. Het beoogd programma voor elk deelgebied past conform een stedenbouwkundige analyse van BURA, ook in de nieuwe gebiedspaspoorten. Hierbij is uitgegaan van een reële stedenbouwkundige invulling waarbij rekening wordt gehouden met o.a. inpassing in de omgeving en mix van bouwhoogten en open ruimte. Om die reden is het netto woningaantal van de Ruimtelijke Koers gelijk gebleven.