

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	S.M.G. v.d. Hijden / L. Verhagen	Datum	6 april 2018
Doorkiesnummer	030-2864036	Ons kenmerk	5249853
E-mail	s.van.der.hijden@utrecht.nl	Onderwerp	Uitkomsten mobiliteitsstudies Merwedekanaalzone
Bijlage(n)		Beleidsveld	Verkeer en Mobiliteit
Uw kenmerk			
Uw brief van			

Geachte leden van de raad,

Utrecht kiest met haar Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU, december 2016) voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. De Merwedekanaalzone is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) aangewezen als één van de vier prioritaire gebieden om binnenstedelijk te verdichten. De deelgebieden 4, 5 en 6 (tussen de Mr. Tellegenlaan en de rijksweg A12) zijn in beeld voor de toevoeging van 6.000 tot 9.000¹ woningen en o.a. kantoren en voorzieningen om een hoogstedelijke gemixte stadswijk te kunnen ontwikkelen.

Omgevingsvisie en Milieueffectrapportage

Voor deze ontwikkeling heeft de raad op 8 februari 2018 de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 1, Ruimtelijke Agenda) en de bijbehorende Milieueffectrapportage (MER) vastgesteld. De Omgevingsvisie en de MER bieden het kader om te verdichten met 6.000 woningen en ander programma (zoals voorzieningen). Bij de besluitvorming werd benadrukt dat aanvullende mobiliteitsmaatregelen nodig zijn om in de Merwedekanaalzone meer dan 6.000 woningen te bouwen.

In de Omgevingsvisie zijn een groot aantal vragen opgenomen om te onderzoeken welke maatregelen nodig zijn om een hoogstedelijke gezonde stadswijk te kunnen realiseren, zoals over de energievoorziening, het groen en het gebruik van de openbare ruimte. Voor de vraagstukken over mobiliteit hebben wij twee studies laten uitvoeren om te onderzoeken of – en zo ja op welke wijze de Merwedekanaalzone op een verantwoorde manier nog verder dan met 6.000 woningen verdicht kan

¹ In de RSU wordt gesproken over een ambitie qua dichtheid en woningaantallen van 6.000 tot 10.000 woningen. In het maximale ambitiescenario gaat het over een netto toevoeging van 9.000 woningen, omdat een deel van de bestaande bebouwing (ca. 1000 woningen, bijv. de complexen “Max” en “Lux et Pax”) zal blijven staan.

worden, door toevoeging van in totaal 9.000 woningen. Daarover zijn recentelijk twee mobiliteitsstudies opgeleverd, te weten:

- Mobiliteit Merwedekanaalzone (maart 2018, Goudappel Coffeng). Dit onderzoek gaat in op de strategische mobiliteitsvragen uit de omgevingsvisie Merwedekanaalzone. De inzichten uit het onderzoek naar het mobiliteitsconcept zijn hierin verwerkt.
- Mobiliteitsconcept voor Merwede (april 2018, Rebel en Goudappel Coffeng). Hierin wordt het concept van multimodale deelhubs uitgewerkt als innovatieve oplossing voor Merwede (het deelgebied 5 tussen de Wilhelminalaan en de Beneluxlaan), en mogelijk voor andere binnenstedelijke verdichtingsgebieden. De particuliere ontwikkelende partijen van deelgebied 5 zijn mede-opdrachtgever voor dit onderzoek (zie ook de raadsbrief over smart mobility d.d. 3 januari 2018).

Hoofdconclusie van de onderzoekers is dat nieuw mobiliteitsbeleid nodig is voor verdere verdichting naar 9.000 woningen. In de studie 'Mobiliteit Merwedekanaalzone' wordt door Goudappel Coffeng het beeld uit de MER bevestigd, dat bij een bouwprogramma van 9.000 woningen, uitgaande van bestaand beleid, de capaciteit van het huidige wegennet tekortschiet. De verwachting is, dat door het creëren van mobiliteitshubs in combinatie met andere maatregelen het mogelijk is om in totaal 9.000 nieuwe woningen toe te voegen in de Merwedekanaalzone, waarvan 5.000 tot 6.000 woningen in Merwede (deelgebied 5). Het gaat dan bijvoorbeeld om een andere parkeerstrategie met lagere parkeernormen in het gebied en gereguleerd parkeren in de omgeving van het gebied. Een kwaliteitssprong van de netwerken voor voetganger, fiets en openbaar vervoer met voldoende bruggen om de verwachte drukte van fietsers en voetgangers te spreiden. Een transformatie van het autonetwerk om de verkeersstromen rondom het gebied zo goed mogelijk te geleiden via de gewenste routes. In de rapportage "Mobiliteit Merwedekanaalzone" van Goudappel Coffeng zijn de benodigde maatregelen toegelicht.

Als gekozen wordt voor verdere verdichting van Merwedekanaalzone is een nieuw mobiliteitsconcept noodzakelijk. Doel van dit concept is om de bewoners, bezoekers en omwonenden een aantrekkelijk, naadloos systeem te bieden, waarmee je op je mobiel deelmobiliteit kunt plannen, boeken en betalen. Centraal in dit concept staat dus een mobiliteitshub, bestaande uit vervoersdiensten, een mobiliteitswinkel en een digitaal platform. Inwoners zijn gegarandeerd van passend vervoer. De onderzoekers adviseren dat dit mobiliteitsconcept al ingevoerd is bij de oplevering van de eerste woningen om te garanderen dat bewoners over voldoende mogelijkheden beschikken om zich binnen en buiten de stad te verplaatsen. In het rapport "Mobiliteitsconcept voor Merwede" van Goudappel Coffeng en Rebel is dit concept verder uitgewerkt.

Zowel de rapportage "Mobiliteit Merwedekanaalzone" als het rapport "Mobiliteitsconcept voor Merwede" (met als bijlagen vijf onderliggende notities) zijn te vinden op www.utrecht.nl/merwedekanaalzone/.

Burgemeester en Wethouders

Datum 6 april 2018
Ons kenmerk 5249853

De beide studies vormen een bouwsteen voor de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2, het Uitwerkingsplan. Aan deze Omgevingsvisie wordt momenteel gewerkt en deze zal besproken worden met partners (onder andere de provincie Utrecht en Rijkswaterstaat) en in stadsgesprekken. Een (nieuw) college gaat u voorstellen doen, hoe om te gaan met de conclusies van de onderzoekers in beide rapporten. Het gaat om ingrijpende maatregelen voor de huidige en toekomstige inwoners, waarbij uw raad om richting zal worden gevraagd.

Wij zijn uiteraard bereid om de onderzoekers te vragen om de uitkomsten van beide trajecten nader aan u toe te lichten via een technische briefing voor uw raad.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,