

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2605

Vragen van de leden **Koerhuis** en **Peter de Groot** (beiden VVD) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening over *het bericht dat in de wijk van de toekomst plek is voor 10.000 mensen, 21.500 fietsen en 0 auto's* (ingezonden 3 april 2023).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (ontvangen 15 mei 2023). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2022–2023, nr. 2384.

Vraag 1

Kent u het bericht «De wijk van de toekomst: plek voor 10.000 mensen, 21.500 fietsen en 0 auto's op straat»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op dit bericht?

Antwoord 2

Voor het Ministerie van IenW staat voorop dat nieuwe woningen op een verkeersveilige manier en voor iedereen bereikbaar moeten zijn. De keuze voor de vervoerwijze maken de bewoners zelf. De gemeente is daarbij verantwoordelijk voor het lokale mobiliteitsbeleid, en daarmee de inrichting en invulling van het woningbouwgebied Merwede. Het Rijk ondersteunt de inzet van de gemeente om de wijk te ontwerpen op nabijheid van voorzieningen. Daarnaast moeten de gemeenten bij het maken van hun plannen rekening houden met de effecten op het hoofdwegennet.

Vraag 3

Deelt u de mening dat de meeste mensen de auto gewoon nodig hebben om naar werk, familie en vrienden en voorzieningen te gaan?

¹ NRC, 24 januari 2023, De autovrije wijk van de toekomst komt in Utrecht (<https://www.nrc.nl/nieuws/2023/01/24/de-autovrije-wijk-van-de-toekomst-komt-in-utrecht-heel-groen-en-heel-druk-a4155202>).

Antwoord 3

De feitelijke situatie is dat de auto het grootste aandeel in de mobiliteit van mensen heeft (circa 70% van alle kilometers) en werk, familie en vrienden en voorzieningen door het hele land bereikbaar maakt; zie ook de Ontwikkelagenda Toekomstperspectief Automobilititeit.² De auto biedt vrijheid, wordt hoog gewaardeerd en is snel, comfortabel en flexibel.

Ook naar de toekomst toe blijft de auto belangrijk om alle delen van Nederland bereikbaar te houden, waarbij het ministerie de kracht van alle modaliteiten wil benutten. Zeker in de stedelijke centra waar de ruimte schaars is en vaak meerdere mobiliteitsalternatieven beschikbaar zijn. Dat vraagt er wel om dat gemeenten rekening houden met de bereikbaarheid van woningbouwlocaties voor mensen die een (deel van de) reis met de auto maken.

Vraag 4

Herinnert u zich uw toezegging dat een goede ontsluiting van nieuwe woonwijken gaat over alle modaliteiten, dus ook de auto?³

Antwoord 4

Ja.

Vraag 5

Hoe rijmt u deze toezegging met het plan van gemeente Utrecht om de nieuwe woonwijk Merwede volledig autoloos te maken?

Antwoord 5

De opgave is om 900.000 woningen te bouwen en bereikbaar te maken met de auto, het ov en de fiets. Daarbij wordt een substantieel deel van € 7,5 miljard geïnvesteerd in het wegennet voor de (auto)bereikbaarheid van nieuwe woningen. In deze woonwijk gaat het om een ontwikkeling van 6.000 woningen in het centrum van Utrecht, waarbij de gemeente heeft gekozen voor een mix van oplossingen om te voorzien in de bereikbaarheid met de auto, het ov en de fiets.

De wijk Merwede wordt niet volledig autoloos. Zoals het artikel stelt, komen er weliswaar geen parkeerplekken op straat maar komen aan de randen van de wijk ondergrondse parkeergarages. Hier komen, naast circa 1.500 parkeerplekken voor privégebruik, ook twee «hubs» met 250 elektrische deelauto's en plek voor bestelbusjes en andere logistieke stromen. De gemeente heeft gekozen om op deze wijze te voorzien in de autobereikbaarheid van de woonwijk Merwede.

Vraag 6

Wat is uw reactie op het gegeven dat gemeente Utrecht geen goede ontsluiting van de nieuwe woonwijk Merwede biedt voor hulpverleners en ook bewust fiets- en wandelpaden niet heeft afgestemd op brandweerwagens?

Antwoord 6

Naar aanleiding van deze vraag is ambtelijk contact geweest met de gemeente Utrecht. De openbare ruimte in het gebied wordt ontworpen met betrokkenheid en afstemming van de hulpdiensten. Daarmee wordt geborgd dat zij overal in het gebied kunnen komen. Wel is het zo dat in het ontwerp niet alle ruimte die de voertuigen van de hulpverleners nodig hebben om bijvoorbeeld een bocht te nemen geheel verhard wordt. Dit is een gangbare manier van het ontwerpen van de openbare ruimte. Hierdoor komt er meer ruimte beschikbaar voor groen en andere kwalitatieve verbeteringen van de leefomgeving.

² Kamerstuk 31 305-XII, nr. 387

³ Tweeminutendebat Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) 14 september 2022 (Tweeminutendebat Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) (CD 30/6) | Tweede Kamer der Staten-Generaal).

Vraag 7

Waarom wordt in de nieuwe woonwijk Merwede, ondanks de Woningbouwimpulsgelden, slechts 55 procent aan betaalbare woningen besteed (waarvan slechts 25 procent aan woningen in het middensegment)?

Antwoord 7

Het doel is dat landelijk en regionaal tweederde van de nieuwe woningen (600.000 tot en met 2030) betaalbaar zijn. Deze doelstellingen zijn doorvertaald in regionale woondeals. De vereiste geldt niet voor elke woningbouwlocatie.

De woningbouwprogrammering is per locatie in eerste plaats afhankelijk van het volkshuisvestelijk beleid, de huidige samenstelling van de woningvoorraad en opgaven die per gemeente en binnen de gemeente van wijk tot wijk en buurt tot buurt kunnen verschillen. Met gemeenten is afgesproken dat er tweederde betaalbaar wordt gebouwd. Deze eis geldt echter niet voor iedere locatie. Hierbij speelt ook de realiteit van gebiedsontwikkeling een grote rol; op de ene locatie kan makkelijker een groter aandeel betaalbare woningen worden gerealiseerd dan op de andere locatie. Dit kan bijvoorbeeld te maken hebben met de verdeling van grondeigendom, of maatregelen die moeten worden genomen om locaties beschikbaar en geschikt voor woningbouw te maken. De woningbouwimpuls draagt bij aan projecten die betaalbare woningen opleveren. Hierbij is de eis dat minimaal 50% van de woningen binnen een van de betaalbare segmenten moet worden gerealiseerd, juist om gemeenten de ruimte te bieden om de woningbouwprogrammering op een lokaal juiste manier in te vullen, rekening houdend met de financiële en ruimtelijke opgaven van de gemeenten.

In de nieuwe gemengde stadswijk Merwede wordt mede dankzij de Woningbouwimpulsgelden een woningbouwprogramma gerealiseerd waarvan 55% betaalbaar is, ondanks de grote investeringen die moeten worden gedaan in het kader van uit te plaatsen hinderactiviteiten, de inrichting van de openbare ruimte en de noodzakelijke investeringen in de infrastructurele ontsluiting van de nieuwe woonwijk.

Vraag 8

Verwacht u dat de nieuwe woonwijk Merwede voor 2030 wordt opgeleverd? Wilt u dit toelichten?

Antwoord 8

Het Rijk maakt bij het toekennen van de middelen uit de Woningbouwimpuls afspraken over het realisatietempo van de woningen. Middelen worden toegekend uit de Wbi onder de voorwaarde dat start bouw van de eerste woningen plaatsvindt binnen 3 jaar na toekenning, en start bouw van de laatste woningen uiterlijk plaats vindt binnen 10 jaar na toekenning. Zo is destijds ook met de gemeente Utrecht afgesproken dat binnen de Merwedekanaalzone, fase 5, deelfase 1 uiterlijk in 2030 wordt gestart met het bouwen van de laatste woningen, en dat er binnen drie jaar na toekenning van de middelen, in 2023, wordt gestart met de bouw van de eerste woningen. Met Utrecht is geregeld contact over de voortgang van het project. Jaarlijks (omstreeks september) wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang van de toegekende Woningbouwimpulsprojecten, en eventuele wijzigingen in dit licht.

Vraag 9

Wat is de stand van zaken van de 21 miljoen euro uit de Woningbouwimpulsgelden, die is toegekend voor de bouw van de nieuwe woonwijk Merwede?

Antwoord 9

De besteding van de uit de Woningbouwimpuls toegekende middelen door de gemeenten is een van de factoren waar minstens jaarlijks verantwoording over wordt afgelegd. Dit wordt dus meegenomen in de verantwoordingssystematiek die in het antwoord op vraag 8 staat beschreven.

Vraag 10

Deelt u de mening dat rijks gelden niet ingezet moeten worden voor de bouw van autoloze wijken?

Antwoord 10

De goede bereikbaarheid en ontsluiting van de woningbouwopgave staat voor het kabinet centraal. De Rijksbijdragen uit de € 7,5 miljard voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de woningbouwopgave zijn bepaald met de criteria en het afweegkader dat met de Kamer is gedeeld.⁴ Onderdeel van het afweegkader is het toetsen of de plannen van de gemeenten ertoe leiden dat een wijk goed bereikbaar wordt.

⁴ Het Ontwerp afweegkader Woningbouw en Mobiliteit is een bijlage bij Kamerstuk 35 925-A, nr. 76, welke is behandeld in het Commissiedebat MIRT van 30 juni 2022. De criteria voor de versnellingsafspraken zijn beschreven in Kamerstuk 36 200-A, nr. 9.