Quickscan locaties en gebieden met kansen voor grootschalige woningbouw

28 mei 2024

Eindrapportage

APPM
Hidde van Ooststroom
Chris van Langevelde
Pepijn van Wijmen

Disclaimer vanuit de betrokken departementen

Dit rapport is opgesteld als quickscan naar locaties en gebieden met kansen voor grootschalige woningbouw. Vanuit de drie betrokken departementen – de ministeries van BZK, EZK en IenW – zijn daar onderstaande uitgangspunten aan toegevoegd die als fundamentele aandachtspunten en nuanceringen moeten worden gezien.

1. Context en Doel
De quickscan is primair bedoeld als onderbouwing van de (ambtelijke) fiches voor een nieuwe bestuurlijke periode, vanuit het programma Woningbouw en Mobiliteit en Economie/Werken. De resultaten kunnen daarnaast gewaardeerd en benut worden als input voor de Ontwerp Nota Ruimte, via de daarvoor ingerichte (integrale) afwegingsprocessen.

2. Uitvoerbaarheid
De quickscan betreft een eerste inschatting van de potentie van nieuwe locaties voor grootschalige woningbouw. Deze inschatting is gebaseerd op sectorale (thematische) inhoudelijke en financiële overwegingen. Een expliciete toets op integrale uitvoerbaarheid heeft nog niet plaatsgevonden. Deze toets moet bij het vervolgonderzoek per locatie worden gedaan langs twee lijnen, en geldt niet alleen voor de uitvoerbaarheid op rijksniveau maar nadrukkelijk ook voor de uitvoerbaarheid op regionaal en lokaal niveau:

- Procesmatige uitvoerbaarheid (programmering) in geld, tijd en capaciteit;
- Inhoudelijke uitvoerbaarheid van deze opgave in relatie tot andere opgaven in hetzelfde gebied en vereiste aanvullende investeringen.

3. Detailniveau
Generiek geldt dat het realiseren van grootschalige woningbouw een zeer complexe opgave is. De quickscan is een globale verkenning op basis van bestaande beschikbare informatie en beoordelingen van experts. Om de daadwerkelijke potentie en haalbaarheid van de geïdentificeerde locaties inzichtelijk te maken is een brede en meer gedetailleerde uitwerking nodig van de mogelijkheden voor een regionale of lokale schaalsprong, inclusief het maakbaarheidsvraagstuk. Zonder deze uitwerking en bovenstaande toelichting ontbreekt cruciale beslisinformatie die nodig is om uiteindelijke (bestuurlijke) keuzes te maken.

Inhoudsopgave

Hoofddocument

1. Introductie p. 4
2. Aanpak p. 6
3. Locaties en gebieden p. 7
4. Afweegkader p. 9
5. Uitwerking per locatie en gebied p. 10
6. Conclusies per thema p. 11
7. Generieke conclusies en aanbevelingen p. 16

Bijlagen

A. Criteria afweegkader p. 17
B. Uitwerking locaties p. 23
C. Uitwerking gebieden p. 44

1. Introductie

1.1 Achtergrond

Om het tekort aan woningen in Nederland structureel in te lopen, zijn de huidige bestuurlijke afspraken die zijn gemaakt ten aanzien van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties mogelijk ontoereikend. Daarom zijn mogelijk nieuwe locaties met een grootschalige aanpak en Rijksbetrokkenheid nodig voor de periode ná 2030.

Tegelijkertijd worden op dit moment in het kader van de nieuwe Nota Ruimte integrale ruimtelijke keuzes voorbereid die nodig zijn voor de grote nationale opgaven en transities. In de contourennotitie Nota Ruimte[1] wordt vooruit gekeken naar kansen voor nieuwe grootschalige woningbouw door het hele land. Het gaat hierbij om locaties met een grote woningbouwpotentie en een dusdanige complexe opgave met (boven-)regionale afstemming dat Rijksbetrokkenheid nodig is[2]. Daarbij zijn twee type locaties denkbaar:

- Ontwikkelkansen bij de huidige 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties; en
- Nieuwe locaties – in lijn met de inzet van de Contourennota Ruimte en de gezamenlijk te leggen ruimtelijke puzzel die om een actievere inzet vanuit de Rijksoverheid vragen.

Het gaat om locaties 'waar we kansen zien voor schaalsprong, in een samenhangende aanpak van grootschalige woningbouw, werken en voorzieningen in relatie tot goede bereikbaarheid; vormgeven aan de mobiliteitstransitie, principes van water en bodem sturend, klimaatadaptief, natuurinclusief'[2].

1.2 Aanleiding

De concrete aanleiding voor dit onderzoek naar nieuwe locaties en gebieden is de gewenste ambtelijke inbreng voor een nieuwe bestuursperiode. Met deze quickscan wordt informatie en inzicht gegeven voor de formatietafel.

Definities en Begrippen

- Vanuit het **NOVEX programma** kennen we 16 NOVEX-gebieden waar overheden samenwerken aan complexe opgaven. Dit jaar worden door de NOVEX-gebieden uitvoeringsagenda's en regionale investeringsagenda's opgesteld. De ontwikkelperspectieven maken deel uit van de ruimtelijke voorstellen van de provincies en leveren input voor de provinciale ruimtelijke arrangementen en de Ontwerp Nota Ruimte.
- Zeven van deze NOVEX-gebieden kennen een grote verstedelijkingsdruk en -opgave. Voor deze gebieden hebben Rijk en regio samen **verstedelijkingsstrategieën** opgesteld. Deze **7 NOVEX-verstedelijkingsgebieden** vormen samen het Stedelijk Netwerk Nederland.
- Binnen deze 7 NOVEX-verstedelijkingsgebieden zijn **17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties** aangewezen, waar de beschreven schaalsprong wordt gerealiseerd. Deze gebieden bieden ruimte voor ongeveer 600.000 nieuwe woningen t/m 2040.
- Ook vanuit de **woondeals** wordt gewerkt aan (grootschalige) woningbouw. De geografische indeling van de woondeals loopt niet altijd gelijk met de NOVEX-gebieden. De 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties zijn wel onderdeel van de woondeals.

Terminologie in deze quickscan

- Ook in deze quickscan maken we onderscheid tussen locaties en gebieden (zie pagina 7). Hiermee wordt geen directe toekomstige relatie gelegd met bovenstaande NOVEX-terminologie.
- Ook uitleglocaties zijn onderdeel van dit onderzoek. Deze zijn behandeld als locatie. De uitleglocaties betreffen deels locaties die al in ontwikkeling zijn of waar planvorming al is gestart. Deze locaties zijn onderdeel van de quickscan gezien het grote aantal beoogde woningen na 2030.
- Een gebied of locatie is alleen opgenomen in de quickscan als er nieuwe woningen gerealiseerd kunnen worden. In het gebied de Foodvalley betekent dit bijvoorbeeld een verdere verdichting of uitbreiding van de reeds bestaande grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie. In andere gevallen, zoals in het gebied de Stedendriehoek, zou dit leiden tot een geheel nieuwe grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie.
- Als locaties en/of gebieden geen onderdeel zijn van deze quickscan betekent dit niet dat er geen potentie is voor grootschalige woningbouw. In hoofdstuk 3 wordt toegelicht hoe de locaties en gebieden in deze quickscan zijn geselecteerd.

1) Contourennotitie Nota Ruimte 2023, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.
2) Beslisnota bij kamerbrief over aanpak grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties, oktober 2023.

1. Introductie

1.3 Doelstelling

Doel van deze quickscan is om inzicht te bieden in de potentie van een substantiële toevoeging van verstedelijking op locaties en in gebieden in de periode ná 2030. Hierbij wordt gekeken naar de onderling samenhangende thema's **wonen en verstedelijking**, **bereikbaarheid**, **economie en werken** en **water en bodem sturend**. Concreet leidt dit tot twee beoogde resultaten:

1. Een samenvatting van de kansen, belemmeringen en aandachtspunten per locatie en gebied. Deze informatie vormt de basis voor een potentiële verdere verkenning.
2. Een aantal generieke conclusies van de potentie van alle locatie en gebieden per thema, zodat ook een thematisch inzicht op hoofdlijnen ontstaat.

1.4 Scope

Deze quickscan geeft een eerste inzicht in de potentie van locaties en gebieden voor grootschalige woningbouw op basis van verschillende criteria. De potentie is zo objectief mogelijk vastgesteld door het gebruik van bestaande informatie uit openbare databronnen aangevuld met inzichten en expert beoordelingen vanuit de departementen en APPM. In eventuele vervolgstappen is **verdieping nodig,** bijvoorbeeld op de benodigde investeringen van Rijk en regio in bereikbaarheid en economie, op nadere uitwerking van de woningbouwlocatie en op uitvoerbaarheid. Onder grootschalige woningbouw verstaan we in dit onderzoek een **minimaal aantal van 3.000 woningen**. Voor de realisatie van de grootschalige woningbouw is uitgegaan van de periode na 2030. Per thema zijn verschillende databronnen gebruikt om een beeld te kunnen schetsen van de potentie in de toekomst: op basis van historische ontwikkeling, op basis van de actuele stand van zaken of op basis van een verwachting in de toekomst.

2. Aanpak

Deze quickscan naar locaties en gebieden met kansen voor grootschalige woningbouw is in de periode januari – maart 2024 uitgevoerd. Er is gewerkt in drie stappen:

1. Allereerst is vastgesteld welke locaties en gebieden onderdeel zijn van deze quickscan (zie paragraaf 3).

2. Vervolgens is een afweegkader opgesteld waarmee de potentie van locaties en gebieden is bepaald (zie paragraaf 4).

3. De potentie per locatie en gebied is uitgewerkt aan de hand van het afweegkader. Deze uitwerking vormt de basis voor de conclusies per thema (zie paragraaf 5 en 6). Tot slot is de uitwerking per locatie en gebied voorgelegd aan de gemeenten ter controle op feitelijke onjuistheden, relevante opmerkingen uit deze controle zijn verwerkt in dit eindrapport.

STAP 1 – VASTSTELLEN VAN LOCATIES EN GEBIEDEN

Doelen
Vaststellen van potentiële locaties en gebieden vanuit:
- Contourennotitie Nota Ruimte.
- Regionale kennis BZK, EZK en lenW.
- Vastgestelde lijst aan gebieden in begeleidingsgroep 11 januari 2024.

Activiteiten
1. Ontvangen en verwerken van lijst met locaties en gebieden.
2. Kennismakinggesprekken met departementen: verfijning naamgeving en geografie.
3. Bevestigen definitieve lijst in begeleidingsgroep.

Resultaten
1. Lijst met 10 locaties en 9 gebieden in totaal 33 verschillende gemeenten.

STAP 2 – OPSTELLEN AFWEEGKADER EN CRITERIA

Doelen
Opstellen afweegkader waarmee de potentie van de locaties en gebieden wordt bepaald. Vertrekpunt hiervoor zijn de vragen zoals opgenomen in de onderzoeksuitvraag.

Activiteiten
1. Bureaustudie APPM voor suggesties criteria.
2. Gesprekken met departementen.
3. Opstellen van concrete criteria op basis van de onderzoeksuitvraag en gesprekken binnen departementen.

Resultaten
1. Afweegkader (bijlage A) met alle doelen en criteria die van invloed zijn op uiteindelijke potentie voor een schaalsprong.

STAP 3 – IN KAART BRENGEN POTENTIE LOCATIES EN GEBIEDEN

Doelen
In kaart brengen potentie locaties en gebieden vanuit thema's:
- Wonen en verstedelijking.
- Bereikbaarheid.
- Economie en werken.
- Water en bodem sturend.

Activiteiten
1. Uitwerking: Per locatie en gebied de criteria beoordelen op basis van bureaustudie en input van experts.
2. Opbrengst afweegkader vertalen naar observaties en resultaten.
3. Feitelijke controle door gemeenten in gebieden en locaties.

Resultaten
1. Uitwerking per locatie (bijlage B) en per gebied (bijlage C).
2. Conclusies voor elk van de vier thema's en dit eindrapport.

3. Locaties en gebieden

Achtergrond
Op basis van de input vanuit de verschillende departementen is een lijst vastgesteld van potentiële locaties en gebieden (zie kader). Tijdens het onderzoek ontstond een logische tweedeling tussen en gebieden (meerdere gemeenten, regionaal, nog geen afbakening) en locaties (concrete geografische afbakening, binnen één gemeente). Het scheiden van deze twee typen maakt een eerlijke vergelijking mogelijk van de potentie voor grootschalige woningbouw. Zo is de bereikbaarheid van één concrete locatie bijvoorbeeld niet te vergelijken met de bereikbaarheid van een veel groter gebied zoals de regio Heerenveen – Leeuwarden – Drachten. De uitleglocaties betreffen deels locaties die al in ontwikkeling zijn of waar planvorming al is gestart. Deze locaties zijn onderdeel van de quickscan gezien het grote aantal woningen dat na 2030 op deze locaties is beoogd.

Totstandkoming lijst met locaties en gebieden
De lijst van onderzochte locaties en gebieden komt voort uit de kamerbrief Aanpak grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties van 16 oktober 2023, en is aangevuld en vastgesteld door een begeleidingsgroep met vertegenwoordigers vanuit de ministeries van BZK, EZK en IenW. Vanuit dit onderzoek is deze lijst als 'gegeven' beschouwd en alleen aangescherpt. Voor de locaties en gebieden geldt:

1. Op de locatie of in het gebied is – op termijn – potentie voor grootschalige woningbouw. Een ontwikkeling is grootschalig als er meer dan 3.000 woningen gerealiseerd kunnen worden.
2. De potentiële woningbouwaantallen zoals bepaald onder punt 1 zijn niet opgenomen in bestaande verstedelijkingsstrategieën zoals de bestaande grootschalige woningbouwlocaties of de woondeals.

Als locaties en/of gebieden geen onderdeel zijn van deze quickscan betekent dit niet dat er geen potentie is voor grootschalige woningbouw.

3. Locaties en gebieden

Relatie met huidige NOVEX-locaties en gebieden
Onderstaand overzicht geeft weer of de onderzochte locaties en gebieden onderdeel zijn van een bestaand NOVEX-gebied, verstedelijkingsgebied en/of grootschalige woningbouwlocatie.

Gebieden	16 NOVEX-gebieden[1]	7 NOVEX-verstedelijkingsgebieden	17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties in het NOVEX gebied
Regio Alkmaar-Hoorn	-	-	-
Foodvalley (Barneveld, Ede, Veenendaal)	Arnhem-Nijmegen Foodvalley	Arnhem-Nijmegen Foodvalley	Foodvalley
Friese Steden	Lelylijn	-	-
Regio Arnhem-Nijmegen	Arnhem-Nijmegen Foodvalley	Arnhem-Nijmegen Foodvalley	Nijmegen Stationsgebied, Kanaalzone & Arnhem Spoorzone Oost
Regio Groningen-Assen & Emmen	Groningen-Assen	Groningen-Assen	Suikerterrein en Stadshavens
Limburg centraal – Noordelijke steden (Roermond, Venlo, Weert)	-	-	-
Limburg centraal – Zuidelijke steden (Heerlen, Maastricht, Sittard-Geleen)	Zuid-Limburg	-	-
Twente (Almelo, Enschede, Hengelo)	-	-	-
Stedendriehoek (Apeldoorn, Deventer, Zutphen)	-	-	-

Locaties	16 NOVEX-gebieden	7 NOVEX-verstedelijkingsgebieden	17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties in het NOVEX gebied
Uitleglocatie Almere (Pampus en Oosterwold)	Metropoolregio Amsterdam	Metropoolregio Amsterdam	MRA Oost
Uitleglocatie Alphen aan den Rijn (Gnephoek)	Het Groene Hart	-	-
Uitleglocatie Bleiswijk (Bleizo)	Zuidelijke Randstad	Zuidelijke Randstad	-
Uitleglocatie Haarlemmermeer-West (Cruquius)	Metropoolregio Amsterdam	Metropoolregio Amsterdam	MRA West
Uitleglocatie Utrecht (Rijnenburg)	Utrecht-Amersfoort	Utrecht-Amersfoort	-[2]
Uitleglocatie Zuidplas (Zuidplaspolder)	-	Zuidelijke Randstad	-
Verbreding Brabantse Stedenrij: Oss	Stedelijk Brabant	Stedelijk Brabant	-
Verbreding Brabantse Stedenrij: Roosendaal	Stedelijk Brabant	Stedelijk Brabant	-
Uitbreiding Brainport Eindhoven: Best	Stedelijk Brabant	Stedelijk Brabant	Eindhoven Internationale knoop XL
Uitbreiding Brainport Eindhoven: Helmond	Stedelijk Brabant	Stedelijk Brabant	Eindhoven Internationale knoop XL

1) Sommige gebieden vallen slechts deels in het bestaande NOVEX-gebied.
2) Rijnenburg wordt in de MIRT-afspraken wel genoemd als potentieel grootschalige woningbouwlocatie.

4. Afweegkader

De potentie van de locaties en gebieden is in kaart gebracht met onderstaand afweegkader. Voor de vier thema's zijn samen met de betrokken departementen criteria opgesteld die vervolgens per locatie en gebied zijn uitgewerkt. Bijlage A bevat een complete uitwerking van onderstaande criteria met wijze waarop hiernaar is gekeken en bronvermelding waar nodig.

Thema	Wonen en verstedelijking	Bereikbaarheid	Economie en werken	Water en bodem sturend
Criteria	1. Verwachte druk op woningmarkt na 2030 2. Aantrekkelijkheid gemeente 3. Bestaande verstedelijkingsstrategie 4. Genomen stappen t.b.v. ontwikkeling 5. Woningaantallen na 2030 6. Binnen- of buitenstedelijk 7. Lokale duiding	1. Nabijheid voorzieningen en arbeidsplaatsen 2. Huidige bereikbaarheid 3. Noodzaak investeringen infrastructuur 4. Te verwachten netwerkeffecten 5. Omvang benodigde investeringen bereikbaarheid 6. Ambitie vernieuwing mobiliteit	1. Groei werkgelegenheid 2. Balans wonen-werken 3. Vitaliteit gemeente 4. Economisch toegevoegde waarde 5. Complexiteit energieopgave 6. Aanwezigheid hoger onderwijs 7. Planvoorraad bedrijventerreinen	1. Water en bodem sturend (gecombineerde beoordeling op basis van onderliggende criteria risico's van overstromingen, wateroverlast, bodemdaling en drinkwaterbeschikbaarheid van locaties en gebieden)

5. Uitwerking per locatie en gebied

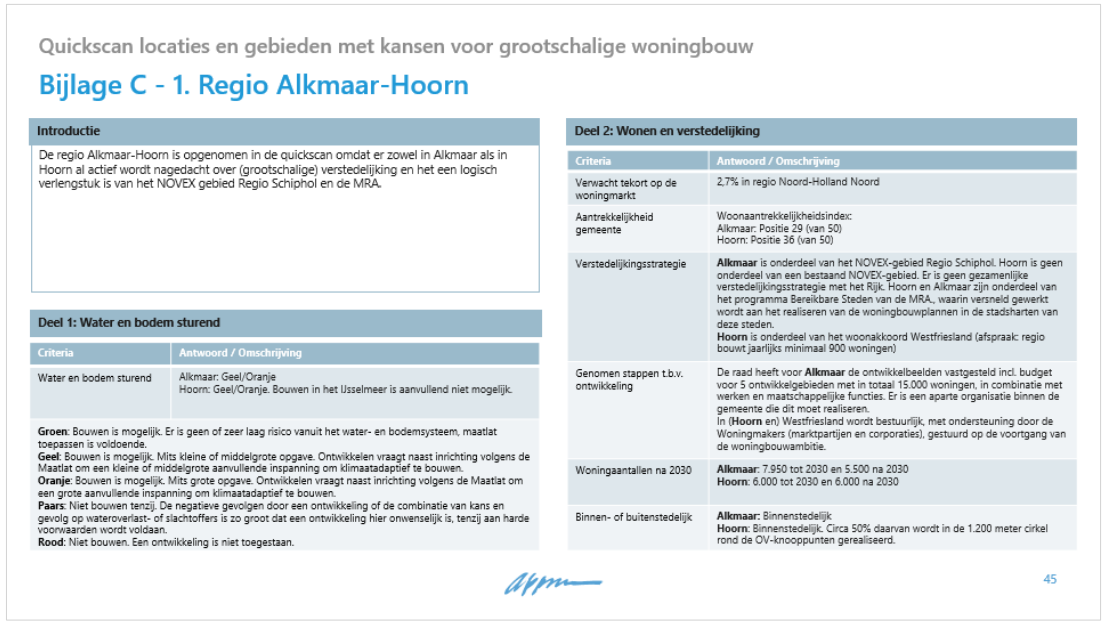
De basis voor de quickscan wordt gevormd door uitwerking van de 19 locaties en gebieden. Per gebied of locatie is informatie over de potentie voor wonen en verstedelijking, bereikbaarheid, economie en werken en water en bodem sturend verzameld. Hieronder staat een voorbeeld, bijlagen B en C bevatten alle uitgewerkte locaties en gebieden.

Informatie in de uitwerking

Op hoofdlijnen is de potentie van de locaties en gebieden in kaart gebracht op drie verschillende manieren:

1. Op basis van reeds beschikbare informatie binnen de departementen. Deze informatie is 1-op-1 overgenomen.
2. Op basis van openbare kwantitatieve data. Ook deze informatie is 1-op-1 overgenomen.
3. Op basis van beoordelingen van experts. Hiervoor is door APPM een voorzet gedaan, de voorzet is vervolgens gevalideerd door de departementen.

In de periode april-mei hebben gemeenten feitelijke controles uitgevoerd op de potentie van de locaties en gebieden, relevante input hieruit is verwerkt in dit eindrapport.



Quickscan locaties en gebieden met kansen voor grootschalige woningbouw

Bijlage C - 1. Regio Alkmaar-Hoorn

Introductie

De regio Alkmaar-Hoorn is opgenomen in de quickscan omdat er zowel in Alkmaar als in Hoorn al actief wordt nagedacht over (grootschalige) verstedelijking en het een logisch verlengstuk is van het NOVEX gebied Regio Schiphol en de MRA.

Deel 1: Water en bodem sturend

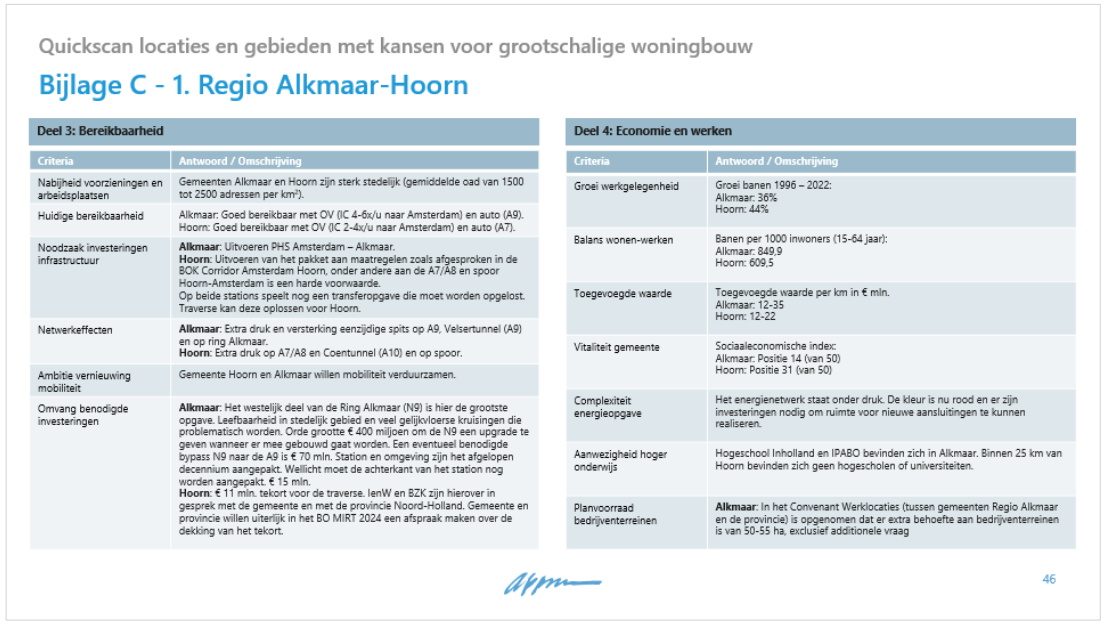
Criteria	Antwoord / Omschrijving
Water en bodem sturend	Alkmaar: Geel/Oranje Hoorn: Geel/Oranje. Bouwen in het IJsselmeer is aanvullend niet mogelijk.

Groen: Bouwen is mogelijk. Er is geen of zeer laag risico vanuit het water- en bodemsysteem, maatlat toepassen is voldoende.
Geel: Bouwen is mogelijk. Mits kleine of middelgrote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een kleine of middelgrote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Oranje: Bouwen is mogelijk. Mits grote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een grote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Paars: Niet bouwen tenzij. De negatieve gevolgen door een ontwikkeling of de combinatie van kans en gevolg op wateroverlast- of slachtoffers is zo groot dat een ontwikkeling hier onwenselijk is, tenzij aan harde voorwaarden wordt voldaan.
Rood: Niet bouwen. Een ontwikkeling is niet toegestaan.

Deel 2: Wonen en verstedelijking

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Verwacht tekort op de woningmarkt	2.7% in regio Noord-Holland Noord
Aantrekkelijkheid gemeente	Woonaantrekkelijkheidsindex: Alkmaar: Positie 29 (van 50) Hoorn: Positie 36 (van 50)
Verstedelijkingsstrategie	**Alkmaar** is onderdeel van het NOVEX-gebied Regio Schiphol. Hoorn is geen onderdeel van een bestaand NOVEX-gebied. Er is geen gezamenlijke verstedelijkingsstrategie met het Rijk. Hoorn en Alkmaar zijn onderdeel van het programma Bereikbare Steden van de MRA., waarin versneld gewerkt wordt aan het realiseren van de woningbouwplannen in de stadsharten van deze steden. **Hoorn** is onderdeel van het woonakkoord Westfriesland (afspraak: regio bouwt jaarlijks minimaal 900 woningen)
Genomen stappen t.b.v. ontwikkeling	De raad heeft voor **Alkmaar** de ontwikkelbeelden vastgesteld incl. budget voor 5 ontwikkelgebieden met in totaal 15.000 woningen, in combinatie met werken en maatschappelijke functies. Er is een aparte organisatie binnen de gemeente die dit moet realiseren. In (**Hoorn** en) Westfriesland wordt bestuurlijk, met ondersteuning door de Woningmakers (marktpartijen en corporaties), gestuurd op de voortgang van de woningbouwambitie.
Woningaantallen na 2030	**Alkmaar**: 7.950 tot 2030 en 5.500 na 2030 **Hoorn**: 6.000 tot 2030 en 6.000 na 2030
Binnen- of buitenstedelijk	**Alkmaar**: Binnenstedelijk **Hoorn**: Binnenstedelijk. Circa 50% daarvan wordt in de 1.200 meter cirkel rond de OV-knooppunten gerealiseerd.

45



Quickscan locaties en gebieden met kansen voor grootschalige woningbouw

Bijlage C - 1. Regio Alkmaar-Hoorn

Deel 3: Bereikbaarheid

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Nabijheid voorzieningen en arbeidsplaatsen	Gemeenten Alkmaar en Hoorn zijn sterk stedelijk (gemiddelde oad van 1500 tot 2500 adressen per km²).
Huidige bereikbaarheid	Alkmaar: Goed bereikbaar met OV (IC 4-6x/u naar Amsterdam) en auto (A9). Hoorn: Goed bereikbaar met OV (IC 2-4x/u naar Amsterdam) en auto (A7).
Noodzaak investeringen infrastructuur	**Alkmaar**: Uitvoeren PHS Amsterdam – Alkmaar. **Hoorn**: Uitvoeren van het pakket aan maatregelen zoals afgesproken in de BOK Corridor Amsterdam Hoorn, onder andere aan de A7/A8 en spoor Hoorn-Amsterdam is een harde voorwaarde. Op beide stations speelt nog een transferopgave die moet worden opgelost. Traverse kan deze oplossen voor Hoorn.
Netwerkeffecten	**Alkmaar**: Extra druk en versterking eenzijdige spits op A9, Velsertunnel (A9) en op ring Alkmaar. **Hoorn**: Extra druk op A7/A8 en Coentunnel (A10) en op spoor.
Ambitie vernieuwing mobiliteit	Gemeente Hoorn en Alkmaar willen mobiliteit verduurzamen.
Omvang benodigde investeringen	**Alkmaar**: Het westelijk deel van de Ring Alkmaar (N9) is hier de grootste opgave. Leefbaarheid in stedelijk gebied en veel gelijkvloerse kruisingen die problematisch worden. Orde grootte € 400 miljoen om de N9 een upgrade te geven wanneer er mee gebouwd gaat worden. Een eventueel benodigde bypass N9 naar de A9 is € 70 mln. Station en omgeving zijn het afgelopen decennium aangepakt. Wellicht moet de achterkant van het station nog worden aangepakt. € 15 mln. **Hoorn**: € 11 mln. tekort voor de traverse. IenW en BZK zijn hierover in gesprek met de gemeente en met de provincie Noord-Holland. Gemeente en provincie willen uiterlijk in het BO MIRT 2024 een afspraak maken over de dekking van het tekort.

Deel 4: Economie en werken

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Groei werkgelegenheid	Groei banen 1996 – 2022: Alkmaar: 36% Hoorn: 44%
Balans wonen-werken	Banen per 1000 inwoners (15-64 jaar): Alkmaar: 849,9 Hoorn: 609,5
Toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde per km in € mln. Alkmaar: 12-35 Hoorn: 12-22
Vitaliteit gemeente	Sociaaleconomische index: Alkmaar: Positie 14 (van 50) Hoorn: Positie 31 (van 50)
Complexiteit energieopgave	Het energienetwerk staat onder druk. De kleur is nu rood en er zijn investeringen nodig om ruimte voor nieuwe aansluitingen te kunnen realiseren.
Aanwezigheid hoger onderwijs	Hogeschool Inholland en IPABO bevinden zich in Alkmaar. Binnen 25 km van Hoorn bevinden zich geen hogescholen of universiteiten.
Planvoorraad bedrijventerreinen	**Alkmaar**: In het Convenant Werklocaties (tussen gemeenten Regio Alkmaar en de provincie) is opgenomen dat er extra behoefte aan bedrijventerreinen is van 50-55 ha, exclusief additionele vraag

46

6. Resultaten

6.1 Wonen en verstedelijking

Vanuit het thema wonen en verstedelijking is de centrale vraag: '**In welke locaties of gebieden is de kans op toekomstige realisatie van grootschalige woningbouw het grootst?'** Concreet betekent dat dat de mate waarin er lokaal of regionaal al concrete plannen zijn voor woningbouw, de woonaantrekkelijkheid en de verwachte druk op de woningmarkt na 2030 centraal staan in dit thema. De snelheid waarmee gebouwd kan worden of kansrijkheid van start bouw staan buiten beschouwing: deze zijn afhankelijk van de andere thema's en daarom niet afzonderlijk beoordeeld. De benodigde investeringen in de bereikbaarheid en economie zijn ook *geen* onderdeel van dit thema: die volgen op de volgende pagina's.

Wat valt op?

- Er is een duidelijke samenhang tussen de potentie op het thema wonen en verstedelijking en de concreetheid van plannen voor woningbouw. De locaties, en dan met name de uitleglocaties, laten daardoor een substantieel ander beeld zien dan de gebieden. Voor alle uitleglocaties zijn al woningaantallen genoemd, zijn al stappen genomen in de vorm van visievorming en alle uitleglocaties zijn onderdeel van een verstedelijkingsstrategie. In sommige gevallen is ook de planvorming al volop gestart. Voor de Zuidplaspolder is bijvoorbeeld het ontwerp bestemmingsplan al gereed. Ook bevinden de uitleglocaties zich veelal in regio's waar na 2030 een relatief groot woningtekort wordt verwacht en in aantrekkelijke gemeenten. Roosendaal hoort ook in dit rijtje, doordat ook hier al concrete plannen zijn en de verwachte druk op de woningmarkt in 2030 hoog is.

- Binnen de gebieden vormen de Foodvalley, regio Alkmaar-Hoorn en de Stedendriehoek een aparte groep. In deze gebieden zijn de strategieën en plannen voor woningbouw relatief concreet en de gebieden bestaan uit relatief aantrekkelijke gemeenten. In regio Foodvalley is bovendien een relatief hoog verwacht woningtekort na 2030.

- Er zijn ook gemeenten die als individuele gemeenten beduidend meer potentie hebben dan het gebied waar ze onderdeel van zijn. Dit geldt bijvoorbeeld voor Leeuwarden als onderdeel van Friese Steden. Binnen het gebied Stedendriehoek kennen Apeldoorn en Deventer meer potentie dan Zutphen. Tot slot zijn er ook in Nijmegen al concrete plannen voor woningbouw.

Belangrijkste criteria en totale scores	
Onderzochte gemeenten: • Zonder NOVEX-verstedelijkingsstrategie • Met initiatief om een NOVEX-verstedelijkingsstrategie op te stellen • Met NOVEX-verstedelijkingsstrategie	 15 / 33 6 / 33 12 / 33
Aantal gemeenten in locaties en gebieden waar al concrete stappen zijn gezet: • Visievorming • Juridische en planologische stappen	 11 / 33 6 / 33
Totaal potentieel aantal woningen dat in kaart is gebracht op de locaties	Circa 100.000
Totaal potentieel aantal woningen dat in kaart is gebracht in de gebieden	Circa 75.000 *(Grove schatting)*

6. Resultaten

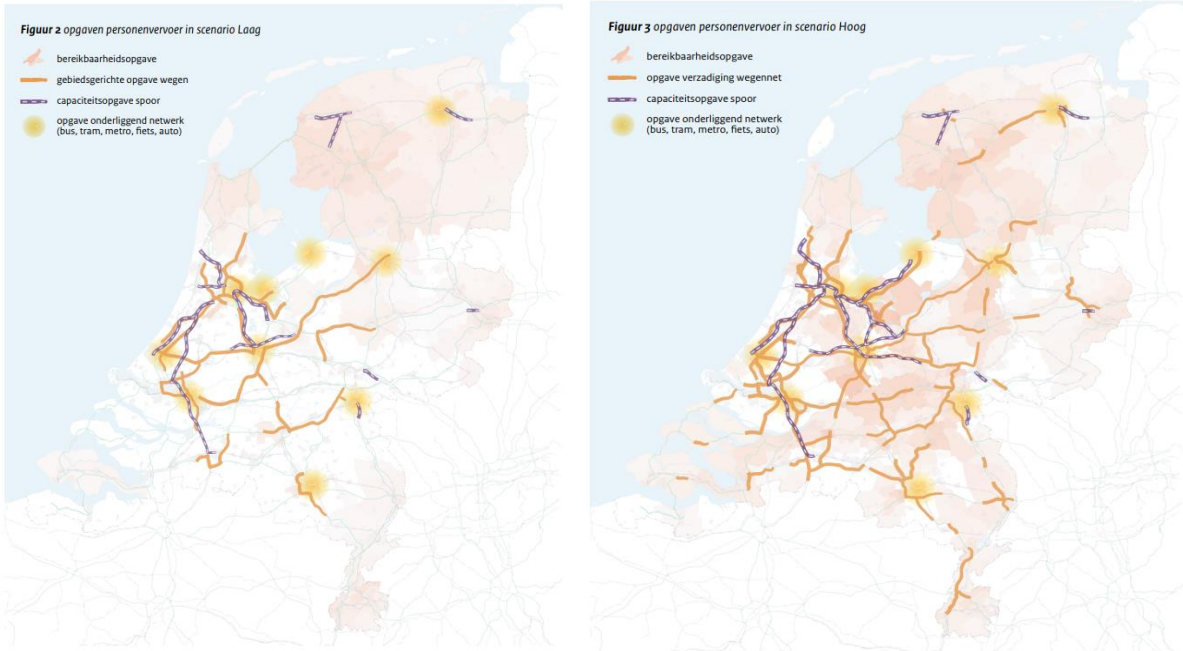
6.2 Bereikbaarheid

Vanuit het thema bereikbaarheid is de centrale vraag: '**Bij welke locaties of gebieden zet grootschalige woningbouw de minste druk op de bereikbaarheid?'** Dit heeft enerzijds te maken met of de locatie of het gebied al goed bereikbaar is (huidige bereikbaarheid en noodzaak investeringen infrastructuur), en anderzijds met of woningbouw niet zorgt voor veel extra reisbewegingen (nabijheid voorzieningen en arbeidsplaatsen en netwerkeffecten).

Wat valt op?

- De onderzochte locaties geven een ander beeld ten opzichte van de onderzochte gebieden. De locaties bevinden zich op plekken waar de netwerken en daarmee de bereikbaarheid al onder druk staan. Grootschalige woningbouw zal hier zorgen voor netwerkeffecten waardoor deze druk verder toeneemt. Vooral bij de uitleglocaties is dit het geval, deze liggen in de Randstad en hier staat de bereikbaarheid het meest onder druk.
- Van de locaties vormen Oss, Roosendaal, Best, en Helmond een aparte groep. Bij deze locaties zijn de benodigde investeringen voor de bereikbaarheid minder groot en worden minder netwerkeffecten verwacht. Tegelijkertijd zijn ook hier extra investeringen nodig om grootschalige woningbouw mogelijk te maken, in de uitwerking staat per locatie een inschatting van de benodigde investeringen.
- In de gebieden laten Limburg centraal – Zuidelijke steden en Twente de minste druk op de bereikbaarheid zien. Hier is in verhouding veel meer ruimte op het weg- en spoornetwerk, waardoor in verhouding minder investeringen nodig zijn om grootschalige woningbouw mogelijk te maken.
- Voor de overige gebieden geldt dat er extra investeringen nodig zijn in de bereikbaarheid per weg of spoor.

Opgaven personenvervoer 2040 (scenario Laag en Hoog) – uit Integrale Mobiliteitsanalyse 2021[1]



1) De IMA-update 2023 bevestigt deze opgaven.

6. Resultaten

6.3 Economie en werken

Vanuit het thema economie en werken is de centrale vraag: '**Bij welke locaties of gebieden kan grootschalige woningbouw worden gedragen door de lokale en regionale economie?'** Er is gekeken naar de economische toegevoegde waarde, de balans tussen wonen en werken, de sociaaleconomische vitaliteit van de gemeenten, de energieopgave en de aanwezigheid van hoger onderwijs. Samen laten deze criteria zien of er voldoende balans is tussen economische activiteit en woningbouw, waardoor kostbare en complexe investeringen in de lokale en regionale economie vanuit het Rijk zoveel mogelijk voorkomen kunnen worden.

Wat valt op?

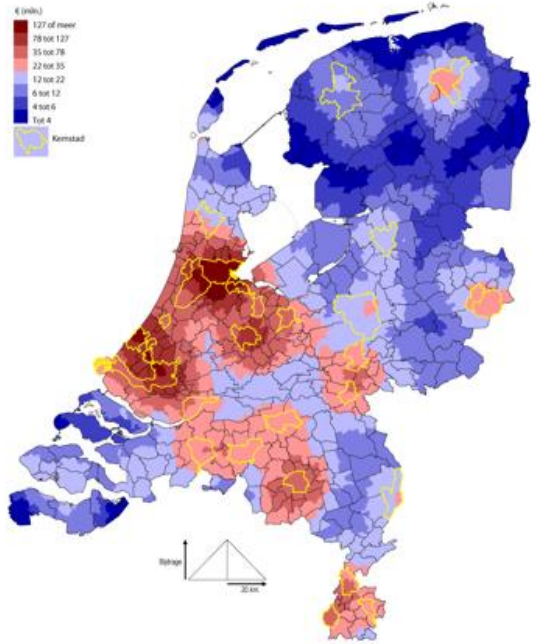
- Van de locaties zijn met name de uitleglocaties een aparte groep waarin de regionale balans tussen wonen en werken goed is. Deze locaties bevinden zich in economisch sterke gebieden, waar de werkgelegenheid sterk is gegroeid, er veel banen zijn per inwoner, er een hoge economische toegevoegde waarde is en gemeenten sociaaleconomisch gezien vitaal zijn. Ook is bij deze locaties hoger onderwijs binnen 25 km aanwezig.

- Daarnaast vormen Oss, Roosendaal en de uitleglocaties Pampus/Oosterwold in Almere een tweede groep. In Oss, Roosendaal en uitleglocaties Pampus/Oosterwold zijn er relatief weinig banen per inwoner en is de energieopgave zeer complex.

- Van de gebieden vormen Foodvalley en Twente een aparte groep. In de Foodvalley zijn de gemeenten vitaal, is er hoger onderwijs aanwezig en is er groei van werkgelegenheid. Wel ligt ook hier een complexe energieopgave. In Twente zijn er veel banen per inwoner, is er hoger onderwijs aanwezig en is er groei van werkgelegenheid. Hier vormt de vitaliteit (sociaaleconomische status) van de gemeenten op basis van dit onderzoek wel een aandachtspunt.

Belangrijkste ondersteunende beeld vanuit economie en werken, de toegevoegde economische waarde per vierkante kilometer in Nederland.

Bron: Bureau Louter



6. Resultaten

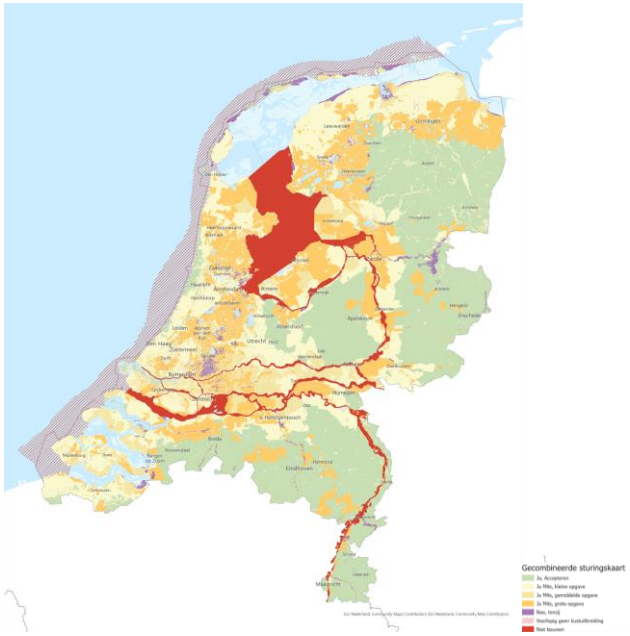
6.4 Water en bodem sturend

Vanuit het thema water en bodem sturend is de centrale vraag: '**Hoe goed past een locatie of gebied bij de principes van water en bodem sturend?'** Dit oordeel is gebaseerd op risico's van overstromingen, wateroverlast, bodemdaling en drinkwaterbeschikbaarheid in de locaties en gebieden. Deze criteria zijn door IenW eerder vertaald naar een score per locatie en gebied: deze input is 1-op-1 gebruikt in dit onderzoek. Voor de onderzochte gebieden is niet duidelijk op welke exacte locatie de woningbouw gerealiseerd kan worden, daarom is hier een gemiddelde inschatting gebruikt van de bovenstaande principes. Ook de effecten van de bodemgesteldheid op de infrastructuur zijn daardoor nog niet onderzocht, deze kunnen wel een groot effect hebben op de benodigde investeringen.

Wat valt op?

- Er zijn geen locaties of gebieden waar woningbouw niet mogelijk is vanuit de principes van water en bodem sturend. Veel locaties en gebieden passen goed. Daar is het mogelijk om te bouwen, met op sommige plekken een kleine of middelgrote aanvullende benodigde investering.
- Vanzelfsprekend is cruciaal waar de woningbouw uiteindelijk gerealiseerd wordt. Bijvoorbeeld in de Stedendriehoek zijn locaties aan te wijzen die absoluut niet passen en locaties die juist uitstekend passen bij water en bodem sturend. In de verdere uitwerking zal dit een belangrijk uitgangspunt zijn.
- Een aantal uitleglocaties en de regio Alkmaar-Hoorn vormt een tweede groep: hier is woningbouw mogelijk, maar zijn er grotere risico's vanuit het water en bodem systeem. Hier moet een afweging gemaakt worden hoe om te gaan met de risico's en hier zijn investeringen nodig om toekomstbestendig te bouwen, en niet af te wentelen op het systeem of de toekomst.
- Om vanuit water en bodem sturend een advies te kunnen geven, zijn precieze woningbouwlocaties nodig. De conclusies in dit rapport zijn eerste benaderingen gegeven de algemene situatie binnen gebieden, maar kunnen lokaal anders zijn.

Kaartbeeld definitief ruimtelijk afwegingskader klimaatadaptieve gebouwde omgeving.
Bron: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 9 april 2024



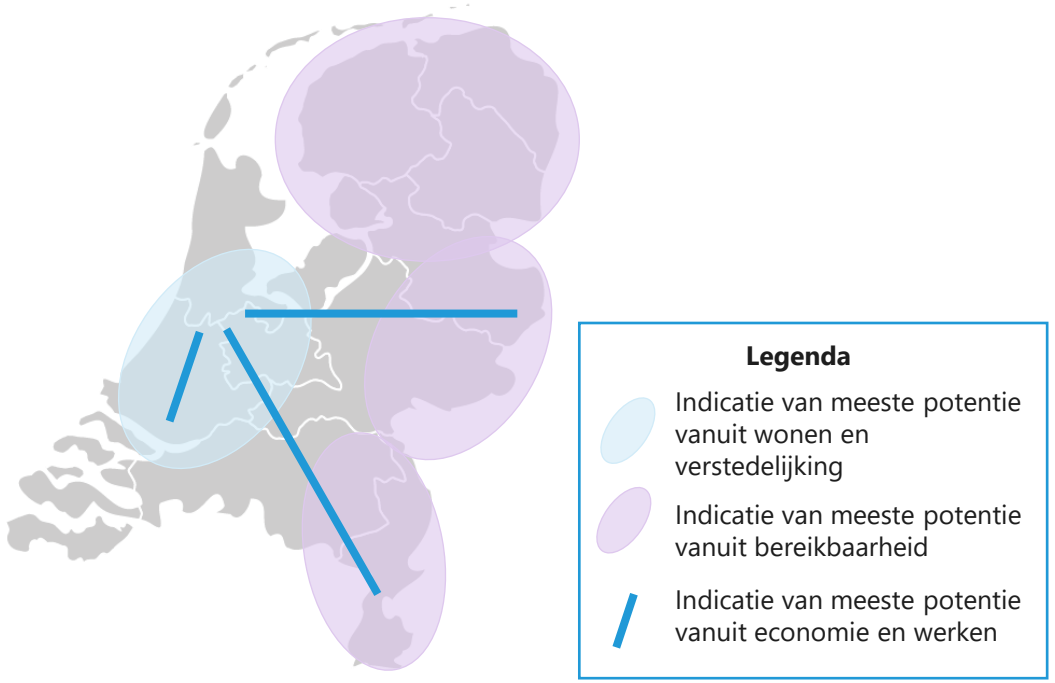
7. Conclusies en aanbevelingen

Totale resultaten

De vier thema's laten voor de locaties en gebieden andere uitkomsten van de potentie voor grootschalige woningbouw zien. De verschillende uitkomsten maken dat er geen locaties of gebieden zijn gevonden die eenvoudig te realiseren zijn. Met andere woorden, iedere keuze voor een locatie of gebied vraagt om investeringen en/of andere Rijksinzet om grootschalige woningbouw mogelijk te maken. Tegelijkertijd zijn er wel een aantal locaties en gebieden die op alle thema's een relatief gemiddeld of positief beeld laten zien. Echter, zoals eerder beschreven, moet dit altijd samen gaan met een toelichting op minimaal de noodzakelijke investeringen en is nadere detailuitwerking nodig met oog voor uitvoerbaarheid. De uitwerking van de locaties en gebieden in de bijlage vormen een goede basis voor deze toelichting.

Wat valt op?

- Vanuit wonen en verstedelijking is de Randstad het meest voor de hand liggende gebied om grootschalige woningbouw te kunnen realiseren. De basis hiervoor ligt in een combinatie van veel concrete plannen, lokale en regionale verstedelijkingsstrategieën, de woonaantrekkelijkheid en het verwachte woningtekort na 2030.
- Vanuit bereikbaarheid zijn in de gebieden in Noord, Oost en Zuidoost Nederland de minste extra investeringen nodig om grootschalige woningbouw te kunnen realiseren. Er zijn enkele gebieden met zeer beperkte investeringen, de meeste gebieden vragen sowieso om investeringen in het weg- of spoornetwerk.
- Vanuit economie en werken zijn alle locaties en gebieden die langs één van de drie assen (Rijksweg A1, A2 of A4) liggen aantrekkelijk. Hier zijn wonen en economie naar verwachting in balans, waardoor complexe en dure investeringen voor bijvoorbeeld het verplaatsen of herplaatsen van bedrijven voorkomen kunnen worden.
- Vanuit water en bodem sturend zijn er op dit moment geen locaties of gebieden waar nieuwe ontwikkelingen niet mogelijk zijn. Wel zijn er locaties waar risico's zijn waar rekening mee gehouden dient te worden. Nader onderzoek is hier nodig omdat de exacte locatie binnen een gebied doorslaggevend is, ook voor het in kaart brengen van de benodigde extra investeringen.



7. Conclusies en aanbevelingen

Aanbevelingen

De samenwerking tussen de drie departementen heeft geleid tot een meer samenhangende analyse van de kansen voor grootschalige woningbouw. Er is meerdere malen benadrukt dat het gezamenlijk uitwisselen van ideeën en standpunten over de mogelijkheden en onmogelijkheden van locaties of gebieden zeer nuttig is.

In eventuele volgende stappen wordt aanbevolen minimaal de volgende elementen mee te nemen:

1. Een uitgebreidere verdiepende analyse[1] van de benodigde investeringen vanuit de verschillende departementen en uitvoeringslocaties per locatie of gebied, zodat dit beter in beeld kan worden gebracht bij het maken van afwegingen tussen locaties en/of gebieden.
2. Het concretiseren van locaties binnen de onderzochte gebieden, zodat de gehanteerde criteria nauwkeuriger ingevuld kunnen worden en de potentie beter kan worden ingeschat. Een toets op integrale uitvoerbaarheid op regionaal en lokaal niveau, zoals omschreven in de disclaimer op pagina 2.
3. Het volledig betrekken van de provincies en gemeenten bij volgende stappen. Het is duidelijk dat dit via de programma's NOVI (in het kader van de Ontwerp Nota Ruimte) en NOVEX al gebeurt, het lijkt logisch om hier vanuit deze verkenning op aan te haken of dit als één verder te laten gaan.

1) De analyse voor het deel van EZK bestaat uit een verdiepende analyse met aanvullende criteria/gegevens (arbeidsparticipatie, arbeidspotentieel, onderwijsniveau, demografische samenstelling, woningaantallen en verdieping op energieopgave).

Bijlagen

A. Criteria afweegkader

B. Uitwerking locaties

C. Uitwerking gebieden

Bijlage A. Criteria afweegkader

WONEN EN VERSTEDELIJKING

Het afweegkader bestaat uit vier thema's. Elk thema bevat een aantal criteria. Deze bijlage licht per thema de criteria toe.

A.1 Wonen en verstedelijking

In het thema wonen en verstedelijking is gekeken naar de volgende criteria:

Druk op woningmarkt en aantrekkelijkheid gemeente

Bij het bouwen van nieuwe woningen is een goede match van vraag en aanbod van belang. Dit is vertaald in twee criteria:

- Verwachte druk op de woningmarkt
  Voor de locaties en gebieden is nagegaan waar in 2030 relatief de meeste vraag is naar woningen. Er is gebruik gemaakt van het procentuele woningtekort in een regio, waarbij rekening is gehouden met de realisatie van de woondeals tot 2030[1].
- Aantrekkelijkheid gemeente
  Een locatie of gebied is kansrijker voor woningbouw als het een plek is waar mensen graag willen wonen. Om dit per locatie en gebied te bepalen, is gebruik gemaakt van de woonaantrekkelijkheidsindex[2] van de gemeente waarin de locatie ligt. Deze index laat zien hoe aantrekkelijk een gemeente gevonden wordt om in te wonen. De index bestaat uit 18 indicatoren, die betrekking hebben op de bereikbaarheid van banen, voorzieningenniveau, veiligheid, historisch karakter, woonomgeving, groen en blauw en tot slot de aanwezigheid en bereikbaarheid van universitaire opleidingen. Voor enkele gemeenten geldt dat deze niet individueel zijn opgenomen in de atlas, hiervoor is de score van een nabij gelegen gemeente gebruikt.

Verstedelijkingsstrategie en genomen stappen t.b.v. ontwikkeling

Als op een locatie of in een gebied al wordt nagedacht over woningbouw en verstedelijking of als er al concrete stappen worden genomen kan dit bijdragen aan de kans van slagen om woningen te realiseren. Dit is vertaald in twee criteria:

- Verstedelijkingsstrategie
  Er is nagegaan of een locatie of gebied al onderdeel is van een nationale en/of regionale verstedelijkingsstrategie, waaronder de ontwikkelperspectieven van de NOVEX-verstedelijkingsgebieden. Ook is mogelijk dat deze strategie nu opgesteld wordt, er afspraken zijn om deze op te gaan stellen, of dat gesprekken hierover gevoerd worden.
- Genomen stappen t.b.v. ontwikkeling
  Het is mogelijk dat er al stappen zijn genomen t.b.v. de ontwikkeling van woningen, zoals visievorming, juridische/planologische stappen en de reservering van financiële middelen.

Woningaantallen na 2030

Aangezien de woningbouwopgave groot is, is het aantrekkelijk als een locatie of gebied een grote woningbouwpotentie heeft. Het aantal woningen dat na 2030 ontwikkeld kan worden is in beeld gebracht voor de locaties en gebieden. Indien dit niet bekend is, is waar mogelijk een inschatting gemaakt door de betrokken ministeries.

1) Primos, in combinatie met studie AEF (Ministerie van BZK).
2) Atlas voor gemeenten 2023. Atlas Research.

Bijlage A. Criteria afweegkader

BEREIKBAARHEID

A.2 Bereikbaarheid

In het thema bereikbaarheid is gekeken naar de volgende criteria:

Nabijheid voorzieningen en arbeidsplaatsen

Door nabijheid tussen wonen, werken en voorzieningen te creëren, wordt onnodige mobiliteit voorkomen[1]. De locaties en gebieden worden dus beoordeeld op de mate waarin ze voor deze nabijheid zorgen. Per locatie en gebied is nagegaan of er stedelijk of hoogstedelijk gebied binnen 7,5 km, en daarmee fietsafstand, aanwezig is[2]. In stedelijk en hoogstedelijk gebied zijn voorzieningen en arbeidsplaatsen in hoge mate aanwezig.

Huidige bereikbaarheid en noodzaak investeringen infrastructuur

Het heeft de voorkeur om woningen te bouwen op plaatsen die al goed bereikbaar zijn, zodat geen of zo min mogelijk investeringen nodig zijn in infrastructuur. Per locatie en gebied worden daarom twee criteria in beeld gebracht:

- Huidige bereikbaarheid

Aan de hand van beoordelingen van experts en op basis van de IMA (update) is de huidige bereikbaarheid van een locatie of gebied via de weg en OV in beeld gebracht.

- Noodzaak investeringen infrastructuur

Aan de hand van beoordelingen van experts is ingeschat welke investeringen in de infrastructuur naar verwachting randvoorwaardelijk zijn voor woningbouw per locatie en gebied.

Netwerkeffecten

Woningbouw zorgt ook voor verplaatsingen op de hoofdnetwerken (spoornet en wegennet). Vanuit de ambitie om onnodige mobiliteit en lange verplaatsingen te voorkomen[1] dienen deze netwerkeffecten zo beperkt mogelijk te zijn. Met name op plekken in het netwerk waar al knelpunten zijn. Per locatie en gebied is door experts van APPM en IenW ingeschat in welke mate netwerkeffecten worden verwacht bij grootschalige woningbouw.

Omvang benodigde investeringen bereikbaarheid

Er is een inschatting gemaakt van de omvang van de investeringen die naar verwachting benodigd zijn voor de bereikbaarheid van de grootschalige woningbouw.

Ambitie vernieuwing mobiliteit

Als locaties of gebieden (feitelijk: de betreffende gemeente) een strategie of beleid heeft op het gebied van vernieuwing van mobiliteit is dit opgenomen in de uitwerking. Hierbij is gekeken naar beleid zoals het stimuleren van fietsgebruik of mobiliteit, waardoor de druk op de regionale en landelijke netwerken zo klein mogelijk wordt gehouden. Tijdens de uitwerking bleek dat slechts een beperkt aantal gemeenten hier concrete stappen heeft gezet.

Algemeen

Bij de beoordelingen van experts is rekening gehouden met vastgesteld beleid zoals de IMA en met recente informatie.

1) Contourennotitie Nota Ruimte 2023, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
2) CBS. Gebieden in Nederland 2022. https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/85067NED

Bijlage A. Criteria afweegkader

ECONOMIE EN WERKEN

A.3 Economie en werken

In het thema economie en werken is gekeken naar de volgende criteria:

Balans wonen-werken en groei werkgelegenheid

Wanneer woningen gebouwd worden op plekken waar werkgelegenheid niet meegroeit, ontstaat een disbalans tussen wonen en werken. Een mogelijk gevolg hiervan is een sterke toename van woon-werkverkeer, over grotere afstanden[1]. Dit is onwenselijk. Daarmee is de mate waarin de economische ontwikkeling de bevolkingsontwikkeling bijhoudt een criterium dat de potentie van locaties en gebieden beïnvloedt.

Dit criterium wordt in beeld gebracht door twee indicatoren:

- Balans wonen – werken
  De huidige verhouding tussen banen en woningen in de gemeente. Hier is gebruik gemaakt van de functiemengingsindex (FMI). De FMI weerspiegelt de verhouding tussen banen en woningen, en varieert tussen 0 (alleen wonen) en 1 (alleen werken) [2].

- Groei werkgelegenheid
  Per locatie is bekeken hoe sterk het aantal banen in de betreffende gemeente procentueel gegroeid is tussen 1996 en 2022, ten opzichte van de landelijke groei[3]. Dit is als proxy gebruikt voor de mate waarin er in een gemeente potentieel is voor de groei van werkgelegenheid.

Toegevoegde waarde

De toegevoegde waarde (economische toegevoegde waarde uitgedrukt in BBP) per vierkante kilometer geeft een goed beeld van de omvang en intensiteit van de economie in gebieden en op locaties. Bureau Louter doet hier jaarlijks onderzoek naar, de resultaten van dit onderzoek zijn gebruikt voor deze quickscan [4].

Vitaliteit gemeente

Naast de feitelijke economische bijdrage van een gebied of locatie is ook gekeken naar de sociaaleconomische index. Deze index bestaat uit bijstand, werkloosheid, arbeidsongeschiktheid, armoede, percentage laagopgeleiden, participatie vrouwen, banen en percentage zakelijke diensten en geeft daarmee een breder sociaaleconomisch beeld van de vitaliteit van locaties of gebieden. De Atlas voor gemeenten 2023 heeft deze informatie in beeld gebracht [5].

Aanwezigheid hoger onderwijs

Vanuit EZK wordt de aanwezigheid van hoger onderwijs (HBO of Universiteit) als belangrijke voorwaarde en indicator gezien voor een economisch vitale regio. De aantrekkingskracht van jong talent zorgt niet alleen voor innovatie en voldoende aanbod van personeel, maar ook voor levendigheid en innovatie en daarmee voor de vraag naar woningen. Dit geldt op hoofdlijnen niet alleen voor de studenten, maar ook voor afgestudeerden die graag in de regio blijven wonen.

1) Contourennotitie Nota Ruimte 2023, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
2) CBS BAG en LISA, bewerking ABF Research (https://www.waarstaatjegemeente.nl/mosaic/dashboard/economie)
3) Werkgelegenheidsbestand LISA 2023, bewerking PBL (PBL Dataportaal - PBL Planbureau voor de Leefomgeving)
4) Toegevoegde waarde per km2 2022. Bureau Louter, op basis van LISA.
5) Atlas voor gemeenten 2023. Atlas Research.

Bijlage A. Criteria afweegkader

ECONOMIE EN WERKEN

Complexiteit energieopgave

Een groot deel van Nederland heeft te maken met netcongestie. Daarmee is de tijdige aansluiting van nieuwe woningen op het elektriciteitsnet niet vanzelfsprekend. De complexiteit van de energieopgave in een gebied is van invloed op de potentie van de locatie. De huidige situatie voor levering van elektriciteit is als uitgangspunt genomen voor de inschatting van de complexiteit, deze is op de website van Netbeheer Nederland te raadplegen. In locaties of gebieden met een witte kleur is nog levering mogelijk, daarom scoren deze hoger dan locaties of gebieden met een oranje of rode kleur.

Bijlage A. Criteria afweegkader

WATER EN BODEM STUREND

A.4 Water en bodem sturend

Water en bodem zijn sturend in de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland[1]. Dit om beter bestand te zijn tegen klimaatverandering en toename van druk op biodiversiteit te voorkomen. De potentie van de locaties en gebieden voor woningbouw hangt daarmee af van hoe goed een locatie of gebied past bij de principes van water en bodem sturend. Een afwegingskader is gebruik dat de risico's van overstromingen, wateroverlast, bodemdaling en drinkwaterbeschikbaarheid in kaart brengt. Op basis van die informatie wordt aangetoond hoe risicovol het is om in een bepaald gebied te bouwen. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de volgende categorieën:

- Ja. Er is geen of zeer laag risico vanuit het water- en bodemsysteem, maatlat toepassen is voldoende.
- Ja. Mits, kleine/middelgrote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
- Ja. Mits, grote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een grote aanvullende inpanning om klimaatadaptief te bouwen.
- Nee. Tenzij. De negatieve gevolgen door een ontwikkeling of de combinatie van kans en gevolg op wateroverlast of -slachtoffers is zo groot dat een ontwikkeling hier onwenselijk is, tenzij aan harde voorwaarden wordt voldaan.
- Nee, niet bouwen. Een ontwikkeling is niet toegestaan.

Per locatie is bepaald in welke van bovenstaande categorieën de locatie valt aan de hand van het afweegkader klimaatadaptieve gebouwde omgeving en zijn eventuele aandachtspunten meegegeven.

Nadere informatie over de preciese locaties is nodig om conclucies te trekken over de geschiktheid van projecten vanuit het water en bodem systeem. De informatie is dit rapport is een eerste benadering vanuit de algemene karakteristieken van het gebied, het kan zijn dat het risico van de uiteindelijk gekozen locatie hoger of lager is.

1) Harbers, M. (2022, 25 november). Water en Bodem sturend [Kamerbrief]. Geraadpleegd van https://open.overheid.nl/documenten/ronl-c35e65eba0903d738ae26dab222462337b0d8de7/pdf

Bijlagen

A. Criteria afweegkader
B. Uitwerking locaties
C. Uitwerking gebieden

Locaties

1. Uitleglocatie Almere (Pampus en Oosterwold)
2. Uitleglocatie Alphen aan den Rijn (Gnephoek)
3. Uitleglocatie Bleiswijk (Bleizo)
4. Uitleglocatie Haarlemmermeer-West (Cruquius)
5. Uitleglocatie Utrecht (Rijnenburg)
6. Uitleglocatie Zuidplas (Zuidplaspolder)
7. Verbreding Brabantse Stedenrij: Oss
8. Verbreding Brabantse Stedenrij: Roosendaal
9. Uitbreiding Brainport Eindhoven: Best
10. Uitbreiding Brainport Eindhoven: Helmond

Gebieden

1. Regio Alkmaar-Hoorn
2. Foodvalley (Barneveld, Ede, Veenendaal)
3. Friese Steden (Heerenveen, Leeuwarden, Drachten)
4. Regio Arnhem-Nijmegen
5. Regio Groningen-Assen & Emmen
6. Limburg Centraal – Noordelijke Steden (Roermond, Venlo, Weert)
7. Limburg Centraal – Zuidelijke Steden (Heerlen, Maastricht, Sittard-Geleen)
8. Twente (Almelo, Enschede, Hengelo)
9. Stedendriehoek (Apeldoorn, Deventer, Zutphen)

Bijlage B - 1. Uitleglocatie Almere (Pampus en Oosterwold)

Introductie

In Flevoland wordt op twee verschillende locaties reeds gewerkt aan grootschalige woningbouw voor de periode na 2030. Dit zijn Pampus en Oosterwold fase 2. In de uitwerking van de criteria zijn deze waar mogelijk ook apart bekeken. Een deel van Oosterwold fase 2 ligt in de gemeente Zeewolde, in deze quickscan is alleen gekeken naar de gemeente Almere.

Deel 1: Water en bodem sturend

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Water en bodem sturend	Geel/Oranje, afhankelijk van de exacte locatie binnen de twee gebieden.

Groen: Bouwen is mogelijk. Er is geen of zeer laag risico vanuit het water- en bodemsysteem, maatlat toepassen is voldoende.
Geel: Bouwen is mogelijk. Mits kleine of middelgrote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een kleine of middelgrote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Oranje: Bouwen is mogelijk. Mits grote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een grote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Paars: Niet bouwen tenzij. De negatieve gevolgen door een ontwikkeling of de combinatie van kans en gevolg op wateroverlast- of slachtoffers is zo groot dat een ontwikkeling hier onwenselijk is, tenzij aan harde voorwaarden wordt voldaan.
Rood: Niet bouwen. Een ontwikkeling is niet toegestaan.

Deel 2: Wonen en verstedelijking

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Verwacht tekort op de woningmarkt	4,2% in de Metropoolregio Amsterdam
Aantrekkelijkheid gemeente	Woonaantrekkelijkheidsindex: Positie 23 (van 50)
Verstedelijkingsstrategie	De gemeente Almere is onderdeel van het NOVEX-gebied Metropoolregio Amsterdam en het verstedelijkingsconcept MRA. Deze wordt uitgewerkt in een Verstedelijkingsstrategie. Verder bestaat het Programma Almere 2.0 van de gemeente, de provincie Flevoland en het Rijk. In het MIRT-onderzoek 'ABA' wordt gewerkt aan een integrale ontwikkelstrategie voor het gebied van Amsterdam IJburg/ Sluisbuurt, Markermeer en IJmeer en Almere tot 2050. Voor Almere zijn eerder RRAAM afspraken gemaakt (2013) over de stedelijke ontwikkeling van Almere om vanaf 2010 met 60.000 woningen te groeien.
Genomen stappen t.b.v. ontwikkeling	Werkagenda Pampus waarin de kaders, de strategie en samenwerking voor de ontwikkeling van Almere Pampus worden beschreven. Volgende stap: Boven- en ondergronds Masterplan Pampus.
Woningaantallen na 2030	Pampus: Totaal 25.000 tot 35.000 woningen na 2030. Oosterwold fase 2: Totaal 10.000 na 2030 (gemeente Zeewolde en Almere).
Binnen- of buitenstedelijk	Binnenstedelijk (Pampus) Buitenstedelijk (Oosterwold)

Bijlage B - 1. Uitleglocatie Almere (Pampus en Oosterwold)

Deel 3: Bereikbaarheid

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Nabijheid voorzieningen en arbeidsplaatsen	Gemeente Almere is sterk stedelijk (gemiddelde oad van 1500 tot 2500 adressen per km^2). Oosterwold ligt circa 11 km van het centrum van Almere.
Huidige bereikbaarheid	**Oosterwold:** Weg: Bereikbaar via A27 en N706. De A27 is een knelpunt. De aanpak van het knelpunt bij A27 Zeewolde – Knooppunt Eemnes is gepauzeerd. De twee bruggen zitten aan de hun maximum en vormen de bottlenecks voor de ontsluiting via de weg. OV: Afstand tot treinstations is groot, capaciteitsknelpunt op spoor richting Amsterdam en Amsterdam-Zuid. **Pampus:** Weg: Bereikbaar via N702 (randweg Almere). OV: Zie Oosterwold.
Noodzaak investeringen infrastructuur	**Oosterwold**: Goede OV-verbinding met regio Amsterdam nodig. Tijdens het BO MIRT is afgesproken een onderzoek naar een HOV-ontsluiting (voor Pampus/Oosterwold) uit te voeren en daar is ook budget voor vrijgemaakt. **Pampus**: Regio zet in op de aanleg van de IJmeerverbinding. Alternatief is een HOV-verbinding maken naar de bestaande spoorlijn. Dit wordt onderzocht. De lijn Almere-Amsterdam en de diverse stations in Almere hebben een sociaal veiligheidsvraagstuk, dit vraagt investeringen op knooppunten.
Netwerkeffecten	**Oosterwold**: Afhankelijk van hoogwaardige OV-sluiting extra belasting op HWN. Dit is een IMA-knelpunt. Zonder hoogwaardige OV-ontsluiting zal vooral van auto gebruik worden gemaakt. Het vergroten van de eenzijdige pendel is een zorgpunt, zowel op weg als spoor. Snelwegennet A6 - A1 - A9 en A27 kunnen dit niet aan. **Pampus**: Ook met de IJmeerverbinding blijft het druk op de A1, A6, A27 en OWN van met name Almere. Grootste probleem is de pendel naar Amsterdam.
Ambitie vernieuwing mobiliteit	Onbekend

Deel 3: Bereikbaarheid

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Omvang benodigde investeringen	Het ministerie van I&W heeft in het kader van de herprioritering MIRT projecten 2023 besloten het project A27 knooppunt Eemnes – Zeewolde te pauzeren. Om de verkeersveiligheid van de aansluiting A1/A30 Barneveld te verbeteren wordt een onderzoek in 2024 uitgevoerd. Tot slot loopt het genoemde onderzoek naar de HOV-verbinding. Samen moeten deze meer uitsluitsel geven over de omvang van de benodigde investeringen.

Deel 4: Economie en werken

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Groei werkgelegenheid	Groei banen 1996 – 2022: 208%
Balans wonen-werken	Banen per 1000 inwoners (15-64 jaar): 577,8
Toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde per km in € mln. Almere: 22-78
Vitaliteit gemeente	Sociaaleconomische index: Positie 15 (van 50)
Complexiteit energieopgave	Het energienetwerk staat onder grote druk. De kleur is nu rood en er zijn investeringen nodig om ruimte voor nieuwe aansluitingen te kunnen realiseren.
Aanwezigheid hoger onderwijs	Aeres Hogeschool en Hogeschool Windesheim bevinden zich in Almere.
Planvoorraad bedrijventerreinen	Geen concrete informatie.

Bijlage B - 2. Uitleglocatie Alphen aan den Rijn (Gnephoek)

Introductie

Ten noordwesten van Alpen aan den Rijn zijn er plannen voor de bouw van 5.500 woningen aan de rand van de stad, hier loopt al een traject tussen gemeente, provincie en Rijk. Op basis daarvan worden nu verdere stappen gezet in de planontwikkeling. Uiterlijk moet er voor de zomer 2024 bestuurlijk een definitieve 'go' op worden gegeven en wordt de locatie als grootschalige woningbouwlocatie opgenomen in het provinciale omgevingsbeleid.

Deel 1: Water en bodem sturend

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Water en bodem sturend	Geel/Oranje. De locaties rondom de Gnephoek zijn kwetsbaar voor bodemdaling waardoor investeringen extra kostbaar kunnen zijn. Tegelijkertijd is bekend dat bij de gebiedsontwikkeling water en bodem sturend één van de leidende principes is; voor deze quickscan is de score hier niet op gecorrigeerd.

Groen: Bouwen is mogelijk. Er is geen of zeer laag risico vanuit het water- en bodemsysteem, maatlat toepassen is voldoende.
Geel: Bouwen is mogelijk. Mits kleine of middelgrote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een kleine of middelgrote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Oranje: Bouwen is mogelijk. Mits grote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een grote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Paars: Niet bouwen tenzij. De negatieve gevolgen door een ontwikkeling of de combinatie van kans en gevolg op wateroverlast- of slachtoffers is zo groot dat een ontwikkeling hier onwenselijk is, tenzij aan harde voorwaarden wordt voldaan.
Rood: Niet bouwen. Een ontwikkeling is niet toegestaan.

Deel 2: Wonen en verstedelijking

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Verwacht tekort op de woningmarkt	3,9% in regio Holland Rijnland
Aantrekkelijkheid gemeente	Woonaantrekkelijkheidsindex: Positie 15 (van 50)
Verstedelijkingsstrategie	Gemeente Alphen aan den Rijn is onderdeel van Regionale Omgevingsagenda Holland Rijnland. Alphen aan den Rijn vormt hierbinnen samen met Leiden en Katwijk de stedelijke as, waarbinnen de verstedelijkingsopgaven van de regio worden geconcentreerd. Verder onderdeel van de Verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland 2021-2040.
Genomen stappen t.b.v. ontwikkeling	Op 12 oktober 2023 is het Contourenplan Gnephoek vastgesteld door de gemeenteraad. Ook het Hoogheemraadschap van Rijnland, de regio Holland Rijnland en de Provincie Zuid-Holland zijn positief over het Contourenplan Gnephoek. Gedeputeerde Staten van de Provincie Zuid-Holland stellen 4 voorwaarden voordat de provincie start met de procedure om het provinciaal omgevingsbeleid aan te passen -De Gnephoek staat in het regionaal woningbouwprogramma Holland Rijnland. De provincie heeft het programma in maart 2024 vastgesteld. -Er is duidelijkheid over de financiële uitvoerbaarheid. -Er is een bestuurlijke overeenkomst getekend tussen (in ieder geval) de provincie Zuid-Holland en de Gemeente Alphen aan den Rijn. -Provinciale Staten steunen het voornemen van Gedeputeerde Staten om over te gaan op herziening van het provinciaal omgevingsbeleid. Aan deze voorwaarde is in januari 2024 voldaan. Volgende stappen: Opstellen van het Masterplan, de MER, de inpassing in het Omgevingsplan en de herziening van het provinciaal omgevingsbeleid.
Woningaantallen na 2030	4.500 woningen na 2030 (circa 5.500 totaal)
Binnen- of buitenstedelijk	Buitenstedelijk

Bijlage B - 2. Uitleglocatie Alphen aan den Rijn (Gnephoek)

Deel 3: Bereikbaarheid

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Nabijheid voorzieningen en arbeidsplaatsen	Gemeente Alphen aan den Rijn is sterk stedelijk (gemiddelde oad van 1500 tot 2500 adressen per km^2). Gnephoek ligt circa 2,5 km van het centrum van Alphen aan den Rijn.
Huidige bereikbaarheid	Bereikbaarheid via de weg is een aandachtspunt en vooral afgestemd op het huidige agrarische gebruik. De N11 is kwetsbaar, net als de aansluitingen van de N11 op de A4 en de A12. Locatie Gnephoek ligt ook minder gunstig t.o.v. de N11 en provinciale wegen, ontsluiting op de N11 is wel goed. De OV-bereikbaarheid is ook een aandachtspunt. Reistijd naar stations vanuit Gnephoek is, zonder nieuwe aansluiting, lang. Vanaf daar 4x/u trein naar Leiden, Utrecht en Gouda, altijd overstap naar AMS, Schiphol, DH of RTD.
Noodzaak investeringen infrastructuur	Maatregelen ten behoeve van een goede ontsluiting van Gnephoek naar N11 en N207 zijn noodzakelijk. In het Contourenplan Gnephoek wordt rekening gehouden met een fietsbrug over de Oude Rijn, die de Gnephoek verbindt met het centrum. Tevens komt er een verbindingsweg, die de Gnephoek voor autoverkeer via de reeds aanwezige Maximabrug verbindt met de N11 en met de N207. Hiervoor past de gemeente een aantal kruispunten aan. In het Contourenplan is rekening gehouden met de aanleg van een vrije busbaan voor een (H)OV lijn. In regionaal verband wordt ingezet op doorfietsroutes.
Netwerkeffecten	Woon-werkverkeer verwacht van Gnephoek naar omliggende grotere steden, dit leidt tot extra belasting op de N11 en aansluitingen op A4 en A12. Hoofdwegennet rondom Alphen aan den Rijn is een knelpunt. Nader onderzoek is noodzakelijk bij de verdere planontwikkeling.
Ambitie vernieuwing mobiliteit	In de Gnephoek wordt ingezet op het STOMP-principe door goede veilige (door)fietsroutes naar de werklocaties en stimulering van het (h)ov-gebruik.
Omvang benodigde investeringen	Om Gnephoek te ontsluiten zijn maatregelen noodzakelijk. Zie noodzaak investeringen infrastructuur. De omvang van de gemeentelijke investeringen zijn op basis van schetsontwerpen berekend.

Deel 4: Economie en werken

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Groei werkgelegenheid	Groei banen 1996 – 2022: 35%
Balans wonen-werken	Banen per 1000 inwoners (15-64 jaar): 579,7
Toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde per km in € mln. Alphen aan den Rijn: 22-78
Vitaliteit gemeente	Sociaaleconomische index: Positie 9 (van 50)
Complexiteit energieopgave	Het energienetwerk staat onder druk. De kleur is nu rood en er zijn investeringen nodig om ruimte voor nieuwe aansluitingen te kunnen realiseren.
Aanwezigheid hoger onderwijs	Circa 12 km van universiteit Leiden en hogescholen in Leiden.
Planvoorraad bedrijventerreinen	Plannen voor uitbreiding bestaande locaties en nieuwe locaties.

Bijlage B - 3. Uitleglocatie Bleiswijk (Bleizo)

Introductie

Bleizo-West betreft het nog onbebouwde gebied aan de weerszijde van de A12, vlakbij het station Lansingerland-Zoetermeer. Hiervoor zijn plannen om 4.000 tot 6.000 woningen te bouwen met een groene uitstraling, gecombineerd met de komst van bedrijven en voorzieningen. De woningaantallen maken onderdeel uit van de afspraken in de Woondeal voor de Rotterdamse regio. De locatie is nog niet vastgelegd in het provinciale omgevingsbeleid. Mede omdat de locatie ook nog in beeld is als bedrijventerrein en/of alternatief voor de plaatsing van windturbines in het kader van de RES. Er moeten dus nog verschillende toekomstige functies worden afgewogen.

Deel 1: Water en bodem sturend

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Water en bodem sturend	Geel

Groen: Bouwen is mogelijk. Er is geen of zeer laag risico vanuit het water- en bodemsysteem, maatlat toepassen is voldoende.
Geel: Bouwen is mogelijk. Mits kleine of middelgrote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een kleine of middelgrote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Oranje: Bouwen is mogelijk. Mits grote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een grote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Paars: Niet bouwen tenzij. De negatieve gevolgen door een ontwikkeling of de combinatie van kans en gevolg op wateroverlast- of slachtoffers is zo groot dat een ontwikkeling hier onwenselijk is, tenzij aan harde voorwaarden wordt voldaan.
Rood: Niet bouwen. Een ontwikkeling is niet toegestaan.

Deel 2: Wonen en verstedelijking

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Verwacht tekort op de woningmarkt	5,4% in regio Haaglanden/Midden-Holland/Rotterdam
Aantrekkelijkheid gemeente	Woonaantrekkelijkheidsindex: Positie 18 (van 50)*
Verstedelijkingsstrategie	Bleizo is onderdeel van NOVEX-verstedelijkingsgebied Zuidelijke Randstad.
Genomen stappen t.b.v. ontwikkeling	Ontwikkelperspectief PROEFtuin Bleizo vastgesteld voor gemeenteraden Lansingerland en Zoetermeer. Volledige projectgebied in gemeentelijk bezit.
Woningaantallen na 2030	Bleizo West, Lansingerland (ca. 5.600 woningen) na 2030.
Binnen- of buitenstedelijk	Bleizo-West is een binnenstedelijke bouwlocatie. Hoewel het een onbebouwd gebied is maakt het volledige ontwikkelgebied onderdeel uit van Bestaand Stads- en Dorpsgebied. Dit is in 2014 in een uitspraak van de Raad van State bevestigd.

* Aanname: Woonaantrekkelijkheidsindex Bleiswijk vergelijkbaar met Zoetermeer (Lansingerland is geen onderdeel van de Atlas)

Bijlage B - 3. Uitleglocatie Bleiswijk (Bleizo)

Deel 3: Bereikbaarheid

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Nabijheid voorzieningen en arbeidsplaatsen	Gemeente Lansingerland is matig stedelijk (gemiddelde oad van 1000 tot 1500 adressen per km^2). Bleizo ligt circa 5 km van het centrum van Zoetermeer.
Huidige bereikbaarheid	Goede autobereikbaarheid met A12 en verbindingswegen N209 en N470 (deze zijn wel zwaar belast). A12 is wel een knelpunt (beide richtingen). Goede OV bereikbaarheid met station Lansingerland-Zoetermeer. Sprinter 4x/u richting Den Haag en Gouda (2x/u door naar Utrecht, maar overstappen is sneller). Ook is er een aansluiting op RandstadRail richting Den Haag. Alleen in de belangrijke richting Rotterdam is er geen goede OV-verbinding.
Noodzaak investeringen infrastructuur	Hoogwaardige busverbinding met Rotterdam (al of niet met overstap op metrolijn E). In het verleden is gesproken over ZoRo-rail, een aftakking van de metro uit Rotterdam naar Zoetermeer. Dit lijkt een investering die te groot is voor de opgave, maar er wordt nog steeds over gesproken. Voor de gevraagde investering is het verhogen van de vervoerswaarde benodigd, dit wordt bereikt met de realisatie van PROEFtuin Bleizo.
Netwerkeffecten	Verdere belasting van de al zwaar belaste A12 en de N209 en N470. Op het spoor is capaciteitsgebrek richting Utrecht (IMA-knelpunt).
Ambitie vernieuwing mobiliteit	Inzet op mobiliteitstransitie door volop ruimte te bieden voor deelmobiliteit, zoals auto's, fietsen, steps, scooters. Parkeren doen gebruikers aan de randen van het gebied. Zo wordt een autoluwe woon- en werkomgeving gecreëerd.
Omvang benodigde investeringen	Brug over de A12 en maatregelen voor lokale ontsluiting (zie noodzaak investeringen infrastructuur). Omvang investeringen moet nog worden ingeschat.

Deel 4: Economie en werken

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Groei werkgelegenheid	Groei banen 1996 – 2022: 136%
Balans wonen-werken	Banen per 1000 inwoners (15-64 jaar): 699,4
Toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde per km in € mln. Lansingerland: 78-127
Vitaliteit gemeente	Sociaaleconomische index: Positie 18 (van 50)*
Complexiteit energieopgave	Op dit moment lijken er beperkt beperkingen te zijn vanuit de energieopgave. De locatie heeft de kleur wit: nieuwe grootschalig woningbouw zou mogelijk moeten zijn.
Aanwezigheid hoger onderwijs	Circa 4 km van de Haagse Hogeschool in Zoetermeer.
Planvoorraad bedrijventerreinen	Geen plannen voor uitbereiding of nieuwe locaties.

Bijlage B - 4. Uitleglocatie Haarlemmermeer-West (Cruquius)

Introductie

De gebiedsontwikkeling in Cruquius-Zwaanshoek is één van de versnellingslocaties om woningbouw te realiseren in de Haarlemmermeer. In Cruquius-Zwaanshoek worden 1.500 tot 3.500 woningen ontwikkeld tot 2040 (1.000 tot 2030). De gebiedsontwikkeling Cruquius-Zwaanshoek maakt samen met Nieuw-Vennep en Lisserbroek deel uit van Haarlemmermeer-West. In Haarlemmermeer-West kunnen in totaal 10.400 woningen gerealiseerd worden. Marktpartijen zien potentie tot 14.200 woningen, waarvan de fasering na 2030 afhankelijk is van investeringen in mobiliteitsmaatregelen.

Deel 1: Water en bodem sturend

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Water en bodem sturend	Geel. In Noord- en Zuid-Holland is dit een van de betere locaties voor woningbouw.

Groen: Bouwen is mogelijk. Er is geen of zeer laag risico vanuit het water- en bodemsysteem, maatlat toepassen is voldoende.
Geel: Bouwen is mogelijk. Mits kleine of middelgrote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een kleine of middelgrote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Oranje: Bouwen is mogelijk. Mits grote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een grote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Paars: Niet bouwen tenzij. De negatieve gevolgen door een ontwikkeling of de combinatie van kans en gevolg op wateroverlast- of slachtoffers is zo groot dat een ontwikkeling hier onwenselijk is, tenzij aan harde voorwaarden wordt voldaan.
Rood: Niet bouwen. Een ontwikkeling is niet toegestaan.

Deel 2: Wonen en verstedelijking

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Verwacht tekort op de woningmarkt	4,2% in metropoolregio Amsterdam
Aantrekkelijkheid gemeente	Woonaantrekkelijkheidsindex: Positie 11 (van 50)
Verstedelijkingsstrategie	Haarlemmermeer-West is onderdeel van het NOVEX-gebied Metropoolregio Amsterdam. De gemeente Haarlemmermeer maakt deel uit van de verstedelijkingsstrategie.
Genomen stappen t.b.v. ontwikkeling	Er is een intentieovereenkomst gesloten met de grondeigenaar van 1 deelgebied Post van Krayenhof.
Woningaantallen na 2030	Woningaantallen in Cruquius na 2030 zijn nog onderwerp van gesprek, eerste beelden zijn 1.500 woningen of meer.
Binnen- of buitenstedelijk	Buitenstedelijk

Bijlage B - 4. Uitleglocatie Haarlemmermeer-West (Cruquius)

Deel 3: Bereikbaarheid

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Nabijheid voorzieningen en arbeidsplaatsen	Gemeente Haarlemmermeer is sterk stedelijk (gemiddelde oad van 1500 tot 2500 adressen per km^2).
Huidige bereikbaarheid	Beperkt bereikbaar. Alleen per auto (N205). Aansluiting op vrijliggende OV-infrastructuur en busbanen-systeem van Haarlemmermeer (en Zuid-Kennemerland) is noodzakelijk. Aandacht voor de verkeersafwikkeling op de N-wegen. Dit vormt een aandachtspunt voor de regio.
Noodzaak investeringen infrastructuur	N205 kan mogelijk veel extra autoverkeer opvangen, de N201 zit ter hoogte van Cruquius al vol. Aanpassingen van N201 lijken nodig (o.a. aanpassing/uitbreiding kruispunten). Beter alternatief is ontsluiting via Nieuwe Bennebroekerweg (die dan opgewaardeerd moet worden, is lopend plan). Aantakken Cruquius op Rnet-netwerk van Hoofddorp, via knooppunt Spaarne Gasthuis, Floriande of NBBW. Inzetten op hoogwaardige fietsverbindingen.
Netwerkeffecten	Zonder hoogwaardige OV-ontsluiting zal vooral van auto gebruik worden gemaakt. Extra belasting op N201 en vervolgens op A4. N205 heeft nog wel capaciteit, maar loopt niet naar Amsterdam en Schiphol. De A4 is een IMA-knelpunt en kan niet/zeer moeilijk verbreed worden (ligt in tunnel). Aantakking met HOV op knooppunt Hoofddorp is kansrijk. Met doortrekken Noord-Zuidlijn voldoende capaciteit in OV-netwerk.
Ambitie vernieuwing mobiliteit	Onbekend
Omvang benodigde investeringen	Totaal kosten zijn de geschat € 777,2 mln. conform het mobiliteitsonderzoek Haarlemmermeer-West.

Deel 4: Economie en werken

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Groei werkgelegenheid	Groei banen 1996 – 2022: 80%
Balans wonen-werken	Banen per 1000 inwoners (15-64 jaar): 1.324,5
Toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde per km in € mln. Haarlemmermeer: 78-127
Vitaliteit gemeente	Sociaaleconomische index: Positie 2 (van 50)
Complexiteit energieopgave	Het energienetwerk staat onder druk. De kleur is nu oranje en er zijn investeringen nodig om ruimte voor nieuwe aansluitingen te kunnen realiseren.
Aanwezigheid hoger onderwijs	Circa 8 km van Hogeschool InHolland in Haarlem.
Planvoorraad bedrijventerreinen	Plannen voor uitbreiding bestaande locaties en nieuwe locaties.

Bijlage B - 5. Uitleglocatie Utrecht (Rijnenburg)

Introductie

In Utrecht moet primair worden ingezet op de verdere ontwikkeling van de Zuidwesthoek van het stedelijk gebied: het afmaken van “Groot Merwede” en de ontwikkeling van de A12 zone en Rijnenburg. De ontwikkelingsmogelijkheden van de A12-zone in samenhang met Rijnenburg worden momenteel onderzocht in een MIRT onderzoek, daarover komt eind 2024 meer duidelijkheid. Duidelijk is al wel dat ontsluiting met de Merwedelijn/Papendorplijn daarvoor randvoorwaardelijk zijn.

Deel 1: Water en bodem sturend

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Water en bodem sturend	Geel/Oranje. Er bestaan mogelijkheden mits op de juiste plek met de juiste voorwaarden. Er zijn investeringen nodig voor water en bodem. Hier ligt een grote waterbergingsopgave van het waterschap.

Groen: Bouwen is mogelijk. Er is geen of zeer laag risico vanuit het water- en bodemsysteem, maatlat toepassen is voldoende.
Geel: Bouwen is mogelijk. Mits kleine of middelgrote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een kleine of middelgrote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Oranje: Bouwen is mogelijk. Mits grote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een grote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Paars: Niet bouwen tenzij. De negatieve gevolgen door een ontwikkeling of de combinatie van kans en gevolg op wateroverlast- of slachtoffers is zo groot dat een ontwikkeling hier onwenselijk is, tenzij aan harde voorwaarden wordt voldaan.
Rood: Niet bouwen. Een ontwikkeling is niet toegestaan.

Deel 2: Wonen en verstedelijking

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Verwacht tekort op de woningmarkt	5,1% in regio U16
Aantrekkelijkheid gemeente	Woonaantrekkelijkheidsindex: Positie 4 (van 50)
Verstedelijkingsstrategie	Rijnenburg is onderdeel van het NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040) bevat de plannen voor de stad.
Genomen stappen t.b.v. ontwikkeling	In 2023 en 2024 wordt archeologisch onderzoek gedaan. Planning gemeente is verder als volgt: 2023- 2024: Onderzoek en formulering vertrekpunten irt programma, mobiliteit en gezonde leefomgeving (‘Programmatisch vertrekpunt’) 2024-2025: Middels ontwerpend onderzoek formuleren van uitgangspunten en leidende principes (‘Uitgangspuntennotitie’) Vanaf 2026: Plan voor Rijnenburg en Reijerscop uitwerken (‘Deelomgevingsvisie/masterplan’)
Woningaantallen na 2030	Totaal potentie 22.500 – 25.000 voor 2030-2040 (gemeente Utrecht houdt aan na 2035).
Binnen- of buitenstedelijk	Buitenstedelijk

Bijlage B - 5. Uitleglocatie Utrecht (Rijnenburg)

Deel 3: Bereikbaarheid	
Criteria	**Antwoord / Omschrijving**
Huidige bereikbaarheid	Verbindingen ontbreken: Er is geen OV en er zijn geen aansluitingen op de A2 of A12 die gebruikt kunnen worden. Een recente quickscan van de gemeente Utrecht laat zien dat er zonder ingrepen ruimte is voor maximaal 2.500 woningen en significante extra investeringen nodig zijn mocht Rijnenburg worden ontwikkeld.
Noodzaak investeringen infrastructuur	Een goede HOV-verbinding met Utrecht CS is randvoorwaardelijk. De verkenning MWL levert eind 2024 beslisinformatie op. Voor autobereikbaarheid is een uitbreiding van de aansluiting De Meern op A12 nodig alsmede uitbreiding van de aansluiting IJsselstein op de A2.
Netwerkeffecten	HOV-verbinding beperkt de extra toename van het autoverkeer op de Ring Utrecht en de A2/A12 (IMA knelpunt). Er is geen fysieke ruimte voor extra aansluitingen op de snelweg. Sluipverkeer door IJsselstein is risico. Op het spoor is capaciteitsgebrek richting Utrecht (IMA-knelpunt). Het IMA-knelpunt treedt ook al op zonder woningbouw Rijnenburg.
Omvang benodigde investeringen	Wat minimaal nodig is voor ontsluiting (directe investeringen): • Doortrekken Merwedelijn: minimaal € 500 mln. • Aansluiting op A12 of de A2 (A2 heeft de voorkeur) € 120 mln. • Fietsvoorzieningen. € 30 mln. • Relatie met de A2 (van tunnels tot viaducten alle modaliteiten). Aansluiting richting Nieuwegein. De aanleg van Rijnenburg heeft impact op het functioneren van de Ring Utrecht. De investeringsopgave voor de totale netwerkopgave van de regio Utrecht komt uit op € 3-4 miljard. De benodigde mobiliteitsingrepen zijn mede afhankelijk van de ingrepen en fasering ten behoeve van de verstedelijking van de A12-zone. Dit wordt als één geheel gebied onderzocht in het MIRT-onderzoek A12-zone met doorkijk naar Rijnenburg.

Deel 3: Bereikbaarheid	
Criteria	**Antwoord / Omschrijving**
Nabijheid voorzieningen en arbeidsplaatsen	De gemeente Utrecht is zeer sterk stedelijk (gemiddelde oad van 2500 of meer adressen per km^2). Rijnenburg ligt circa 9 km van het centrum van Utrecht en 6 km van het centrum van Utrecht Leidsche Rijn.
Ambitie vernieuwing mobiliteit	Inzet is verbinden van de Rijnenburg met de omgeving (Nieuwegein, Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern) door groenblauwe verbindingen fiets- en wandelroutes.

Deel 4: Economie en werken	
Criteria	**Antwoord / Omschrijving**
Groei werkgelegenheid	Groei banen 1996 – 2022: 69%
Balans wonen-werken	Banen per 1000 inwoners (15-64 jaar): 1.057,3
Toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde per km in € mln. Utrecht: 35-127
Vitaliteit gemeente	Sociaaleconomische index: Positie 3 (van 50)
Complexiteit energieopgave	Het energienetwerk staat onder druk. De kleur is nu oranje en er zijn investeringen nodig om ruimte voor nieuwe aansluitingen te kunnen realiseren.
Aanwezigheid hoger onderwijs	Universiteit Utrecht en verschillende hogescholen bevinden zich binnen 25 km van deze uitleglocatie.
Planvoorraad bedrijventerreinen	Plannen voor uitbreiding bestaande locaties en nieuwe locaties.

Bijlage B - 6. Uitleglocatie Zuidplas (Zuidplaspolder)

Introductie

In het midden van de gemeente Zuidplas ligt de Zuidplaspolder. Deze polder in het Middengebied ligt tussen de bestaande dorpen Zevenhuizen, Moordrecht, Moerkapelle en Nieuwerkerk aan den IJssel en over een aantal jaar is dit het nieuwste dorp van de gemeente Zuidplas: het 'Vijfde Dorp'. Hier worden in totaal 8.000 woningen voorzien. De Zuidplaspolder is al in 2004 door het Rijk aangewezen als locatie voor (grootschalige) woningbouw en is opgenomen in de programmeringsafspraken tussen Rijk, provincie en regio/gemeente. De planontwikkeling in de Zuidplaspolder loopt inmiddels volop. In 2021 is het Masterplan vastgesteld en het ontwerpbestemmingsplan is vastgesteld op 14 mei 2024. Op basis daarvan zal een besluit worden genomen over de start van Fase 1A (2300 woningen).

Deel 1: Water en bodem sturend

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Water en bodem sturend	Oranje/Geel. De Zuidplaspolder is het laagste punt van Nederland en ligt meer dan zes meter onder de zeespiegel. Overstromingsrisico vanuit Hollandse IJssel en de Gouwe. Het hart van het dorp komt te liggen op een hoger gelegen gebied binnen de polder, in de planontwikkeling is veel aandacht voor water en bodem sturend.

Groen: Bouwen is mogelijk. Er is geen of zeer laag risico vanuit het water- en bodemsysteem, maatlat toepassen is voldoende.
Geel: Bouwen is mogelijk. Mits kleine of middelgrote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een kleine of middelgrote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Oranje: Bouwen is mogelijk. Mits grote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een grote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Paars: Niet bouwen tenzij. De negatieve gevolgen door een ontwikkeling of de combinatie van kans en gevolg op wateroverlast- of slachtoffers is zo groot dat een ontwikkeling hier onwenselijk is, tenzij aan harde voorwaarden wordt voldaan.
Rood: Niet bouwen. Een ontwikkeling is niet toegestaan.

Deel 2: Wonen en verstedelijking

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Verwacht tekort op de woningmarkt	5,4% in regio Haaglanden/Midden-Holland/Rotterdam
Aantrekkelijkheid gemeente	Woonaantrekkelijkheidsindex: Positie 18 (van 50)*
Verstedelijkingsstrategie	De Zuidplaspolder is al in 2004 door het Rijk aangewezen als locatie voor (grootschalige) woningbouw en is opgenomen in de programmeringsafspraken tussen Rijk, provincie en regio/gemeente. Het maakt onderdeel uit van het NOVEX verstedelijkingsgebied Zuidelijke Randstad. Het Masterplan Middengebied Zuidplaspolder beschrijft de strategie voor specifiek de Zuidsplaspolder.
Genomen stappen t.b.v. ontwikkeling	Masterplan Middengebied Zuidplaspolder in 2021 en Nota van Uitgangspunten in 2023 door gemeenteraad vastgesteld. Bestemmingsplan vastgesteld in mei 2024.
Woningaantallen na 2030	't Vijfde Dorp Zuidplaspolder ca. 5.700 woningen na 2030. Circa 8.000 woningen totaal.
Binnen- of buitenstedelijk	Buitenstedelijk

* Aanname: Woonaantrekkelijkheidsindex Zuidplas vergelijkbaar met Gouda (Zuidplas is geen onderdeel van de Atlas).

Bijlage B - 6. Uitleglocatie Zuidplas (Zuidplaspolder)

Deel 3: Bereikbaarheid

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Voorzieningen en arbeidsplaatsen	De gemeente Zuidplas is matig stedelijk (gemiddelde oad van 1000 tot 1500 adressen per km^2). De Zuidplaspolder ligt circa 9 km van het centrum van Gouda.
Huidige bereikbaarheid	De autobereikbaarheid is een aandachtspunt, de A12 en A20 liggen in de buurt maar zijn zwaar belast. OV-bereikbaarheid is er nog niet. Van de bestaande HOV-knooppunten zijn met name de treinstations Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda belangrijk.
Noodzaak investeringen infrastructuur	Noodzakelijke investeringen onder meer op het onderliggend wegennet, aansluitingen op het hoofdwegennet en maatregelen voor mobiliteits-vernieuwing. Uitbreiding capaciteit A20 is noodzakelijk. Bestaande fietsstructuur in het Middengebied verbeteren naar de stations, maar ook naar de omliggende kernen, voorzieningencentra en recreatiegebieden. De linten en lange polderwegen vormen een aanzet voor een fietsnetwerk, maar Rijkswegen, provinciale wegen en spoorlijnen vormen nu op meerdere plekken barrières.
Netwerkeffecten	Extra druk op A20 en ring Rotterdam. IMA knelpunt A12/A20 bij het Gouwe aquaduct bij Gouda. De A20 wordt verbreed. De N219 wordt al redelijk intensief gebruikt en verkeersonderzoek laat zien dat bij autonome groei hier de doorstroming verslechtert, met name aan de zuidzijde. De N219 loopt hier tussen bestaande lintbebouwing door en de kruisingen naar onder andere Nesselande zitten vrijwel aan hun capaciteit. De Moordrechtboog tussen de A12 en de A20 is recent aangelegd en heeft nog verkeersruimte. Echter zorgt intensiever gebruik voor extra druk op de toerit van de A20 en daarmee ook voor een langere reistijd op de N457 ter hoogte van Westergouwe;
Ambitie vernieuwing mobiliteit	De ambitie van de gemeente is een aantrekkelijk en fijnmazig wandelcircuit: door de straatjes optimaal op elkaar aan te laten sluiten moeten mensen zoveel mogelijk lopend door het dorp gaan. Autoluw: bestaande structuur van linten en polderwegen wordt omgevormd tot netwerk van fietsroutes, waarbij auto te gast is, of afwezig. Parkeren: mobiliteitshubs rand van wijk. Parkeernorm 1,1.

Deel 3: Bereikbaarheid

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Omvang benodigde investeringen	Noodzakelijke investeringen onder meer op het onderliggend wegennet, aansluitingen op het hoofdwegennet en maatregelen voor mobiliteitsvernieuwing. Er loopt ook een gemeentelijk onderzoek naar de inpassing van HOV-lijnen.

Deel 4: Economie en werken

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Groei werkgelegenheid	Groei banen 1996 – 2022: 75%
Balans wonen-werken	Banen per 1000 inwoners (15-64 jaar): 588,0
Toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde per km in € mln.: 35-78
Vitaliteit gemeente	Sociaaleconomische index: Positie 18 (van 50)*
Complexiteit energieopgave	Het energienetwerk staat onder druk, in verschillende gebieden is nog wel enige ruimte (kleur geel).
Aanwezigheid hoger onderwijs	Circa 12 km van Erasmus Universiteit Rotterdam en van hogescholen in Rotterdam. Circa 11 km van Driestar Hogeschool in Gouda.
Planvoorraad bedrijventerreinen	De totale ontwikkeling van de Zuidplaspolder voorziet naast een drop van 8000 woningen ook in twee nieuwe bedrijventerreinen. Dit is meer dan de A12 corridor die buiten deze ontwikkeling valt.

Bijlage B - 7. Verbreding Brabantse Stedenrij: Oss

Introductie

Er zijn kansen om de Brabantse stedenrij uit te breiden met toevoeging van de potentieel grootschalige woningbouwlocatie Oss.

Deel 1: Water en bodem sturend

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Water en bodem sturend	Groen/Geel

Groen: Bouwen is mogelijk. Er is geen of zeer laag risico vanuit het water- en bodemsysteem, maatlat toepassen is voldoende.
Geel: Bouwen is mogelijk. Mits kleine of middelgrote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een kleine of middelgrote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Oranje: Bouwen is mogelijk. Mits grote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een grote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Paars: Niet bouwen tenzij. De negatieve gevolgen door een ontwikkeling of de combinatie van kans en gevolg op wateroverlast- of slachtoffers is zo groot dat een ontwikkeling hier onwenselijk is, tenzij aan harde voorwaarden wordt voldaan.
Rood: Niet bouwen. Een ontwikkeling is niet toegestaan.

Deel 2: Wonen en verstedelijking

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Verwacht tekort op de woningmarkt	5% in regio Noordoost Brabant
Aantrekkelijkheid gemeente	Woonaantrekkelijkheidsindex: Positie 40 (van 50)
Verstedelijkingsstrategie	Oss is onderdeel van het NOVEX-gebied Stedelijk Brabant. In het ontwikkelperspectief is Oss opgenomen in het kader van de verstedelijkingsagenda. Oss heeft een eigen programma duurzame verstedelijking voor het gebied in de spoorzone Oss van Schadewijk tot Amsteleind.
Genomen stappen t.b.v. ontwikkeling	Oss heeft een ontwikkelvisie opgesteld, er zijn nog geen concrete juridisch-planologische stappen gezet. Ook zijn er structurele middelen opgenomen voor de ruimtelijke ontwikkeling, bijvoorbeeld voor de spooragenda. Er is gemiddeld 15 miljoen per jaar beschikbaar (komende 3 jaar).
Woningaantallen na 2030	3.300 die nog niet in de woondeal zijn opgenomen.
Binnen- of buitenstedelijk	Binnenstedelijk, behalve de nieuwe wijk Amsteleind.

Bijlage B - 7. Verbreding Brabantse Stedenrij: Oss

Deel 3: Bereikbaarheid

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Nabijheid voorzieningen en arbeidsplaatsen	De gemeente Oss is matig stedelijk (gemiddelde oad van 1000 tot 1500 adressen per km^2).
Huidige bereikbaarheid	Goed bereikbaar via weg met ligging aan A59 naar Den Bosch en A50 naar Nijmegen en Eindhoven. OV-bereikbaarheid is redelijk met de IC naar Den Bosch/Breda en naar Nijmegen/Arnhem. Voor de Randstad en Eindhoven moet je overstappen. Er is ook een snelwegbus tussen Oss en Eindhoven.
Noodzaak investeringen infrastructuur	Hogere frequentie van de treinen is wenselijk maar niet nodig (IC en Sprinter samen een kwartiersdienst). Voor frequentieverhoging zou een dubbelsporige brug bij Ravenstein nodig zijn. Belangrijker is een betere OV-verbinding met Eindhoven. Als de woningbouw niet in het invloedsgebied van het station Oss komt, dan is een goede fiets- en busverbinding met het station nodig. Wellicht kan de snelle bus naar Eindhoven starten in de woningbouwontwikkeling. Ook moeten de 9 gelijkvloerse spoorwegovergangen door de stad (deels) opgeheven worden. Verder moet rekening worden gehouden met het pauzeren van de projecten A58 Sint Annabosch-Galder, de A58 Tilburg-Breda, de A67 Leenderheide-Geldrop en de A2 Deil-Vught. In de diverse regio's wordt al nagedacht over brede multimodale mobiliteitsmaatregelen. Rijk en regio werken verder in het kader van SmartwayZ.NL aan een Meerjarige MobiliteitsAgenda.
Netwerkeffecten	Voor de A50 loopt een MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoek-Paalgraven. Ontwerpstructuurvisie is gereed, project voorziet in verbreding tot 2x3 rijstroken, incl. de brug over de Maas en separate langzaamverkeerbrug. Besluit over vervolgstappen volgt.
Ambitie vernieuwing mobiliteit	Op 6 juli 2023 heeft de gemeenteraad de Koersnota Mobiliteit vastgesteld waarin de vernieuwing van mobiliteit wordt beschreven (nabijheid, fietser, voetganger). In samenhang met de Koersnota Mobiliteit heeft het college van B&W ook een nieuwe Nota Parkeernormen Oss 2023 vastgesteld.

Deel 3: Bereikbaarheid

Omvang benodigde investeringen	Grootste punt zijn 9 ongelijkvloerse kruisingen met het spoor, en veel bewegingen van het Noorden richting het Zuiden. Rekening houdend met het aanpakken van 4 ongelijkvloerse kruisingen om stedelijke verdichting mogelijk te maken, barrièrewerking te verminderen, leefbaarheid te vergroten en doorstroming/veiligheid te verbeteren: € 200 mln. Lokale ingrepen en mobiliteitstransitie: € 30 mln. Upgrade van het station: € 40 mln.

Deel 4: Economie en werken

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Groei werkgelegenheid	Groei banen 1996 – 2022: 30%
Balans wonen-werken	Banen per 1000 inwoners (15-64 jaar): 641,8
Toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde per km in € mln.: 12-22
Vitaliteit gemeente	Sociaaleconomische index: Positie 24 (van 50)
Complexiteit energieopgave	Het energienetwerk staat onder druk. De kleur is nu oranje en er zijn investeringen nodig om ruimte voor nieuwe aansluitingen te kunnen realiseren.
Aanwezigheid hoger onderwijs	Hogescholen Den Bosch zijn binnen 25 kilometer van Oss.
Planvoorraad bedrijventerreinen	Plannen voor uitbreiding bestaande locaties en nieuwe locaties, ambitie is om 3.000 banen toe te voegen door in te zetten op intensiever en meervoudig ruimtegebruik.

Bijlage B - 8. Verbreding Brabantse Stedenrij: Roosendaal

Introductie

Er zijn kansen om de Brabantse stedenrij uit te breiden met toevoeging van de potentieel grootschalige woningbouwlocatie bij Roosendaal. Er komen grote locaties vrij op termijn (kazerne, ziekenhuis) die verdichting mogelijk maken. Grondpositie RVB bij kazerneterrein. Roosendaal is NPLV, biedt kansen om leefbaarheid en sociale veiligheid te verbeteren. Bovendien kent Roosendaal een onderbenutting van de huidige voorzieningen.

Deel 1: Water en bodem sturend

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Water en bodem sturend	Groen

Groen: Bouwen is mogelijk. Er is geen of zeer laag risico vanuit het water- en bodemsysteem, maatlat toepassen is voldoende.
Geel: Bouwen is mogelijk. Mits kleine of middelgrote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een kleine of middelgrote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Oranje: Bouwen is mogelijk. Mits grote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een grote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Paars: Niet bouwen tenzij. De negatieve gevolgen door een ontwikkeling of de combinatie van kans en gevolg op wateroverlast- of slachtoffers is zo groot dat een ontwikkeling hier onwenselijk is, tenzij aan harde voorwaarden wordt voldaan.
Rood: Niet bouwen. Een ontwikkeling is niet toegestaan.

Deel 2: Wonen en verstedelijking

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Verwacht tekort op de woningmarkt	5,6% in regio West-Brabant/Hart van Brabant
Aantrekkelijkheid gemeente	Woonaantrekkelijkheidsindex: Positie 42 (van 50)
Verstedelijkingsstrategie	Roosendaal is onderdeel van het NOVEX-gebied Stedelijk Brabant. In het ontwikkelperspectief staat Roosendaal opgenomen in het kader van de verstedelijkingsagenda. Roosendaal kent daarnaast een eigen ontwikkelprogramma (ROOS), deze geldt echter alleen voor een deel van de stad – vooral binnenstad. Verder wordt er aanliggende dorpen verkend. Ook wordt er een strategische agenda voor Roosendaal 2040 opgesteld.
Genomen stappen t.b.v. ontwikkeling	Roosendaal heeft een ontwikkelvisie opgesteld, er zijn geen concrete juridisch-planologische stappen gezet. Qua reservering financiële heeft Roosendaal gemiddeld 13 miljoen euro per jaar (komende 3 jaar) opgenomen planvorming en actief grondbeleid. Er zijn geen investeringen voorzien. In deze stad/regio is tussen Rijk en Regio een bestuurlijke afspraak gemaakt over de Woningbouw op Korte termijn Rondje Roosendaal. Hierbij worden 2.000 woningen versneld gerealiseerd (voor 2030) en worden bijbehorende mobiliteitsmaatregelen getroffen. Deze woningen en mobiliteitsmaatregelen lopen voor op een mogelijke grootschalige gebiedsontwikkeling in deze stad of regio.
Woningaantallen na 2030	5.395 (waarvan 5.175 binnenstedelijk) na 2030
Binnen- of buitenstedelijk	Binnenstedelijk

Bijlage B - 8. Verbreding Brabantse Stedenrij: Roosendaal

Deel 3: Bereikbaarheid

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Nabijheid voorzieningen en arbeidsplaatsen	De gemeente Roosendaal is sterk stedelijk (gemiddelde oad van 1500 tot 2500 adressen per km^2).
Huidige bereikbaarheid	Goed bereikbaar via weg via A58 en A17. Congestie in de spits is beperkt. Ook per OV is Roosendaal goed bereikbaar met verbindingen naar Zeeland, Breda, Antwerpen en Rotterdam. Frequentie zou iets beter kunnen. Ook is Roosendaal per fiets goed bereikbaar. Ze zijn bezig om doorfietsroutes naar Bergen op Zoom en Breda aan te leggen (F58).
Noodzaak investeringen infrastructuur	Aanleg doorfietsroutes (PNB) en minimaal in stand houden van huidige dienstregeling NS. Mogelijk is uitplaatsen emplacement noodzakelijk. Verder moet rekening worden gehouden met het pauzeren van de projecten A58 Sint Annabosch-Galder, de A58 Tilburg-Breda, de A67 Leenderheide-Geldrop en de A2 Deil-Vught. In de diverse regio's wordt al nagedacht over brede multimodale mobiliteitsmaatregelen. Rijk en regio werken verder in het kader van SmartwayZ.NL aan een Meerjarige MobiliteitsAgenda.
Netwerkeffecten	Beperkt
Ambitie vernieuwing mobiliteit	Onbekend
Omvang benodigde investeringen	Gemeentelijk is het uitplaatsen van het Emplacement Roosendaal als de sleutel tot meer woningbouw. Ordegrootte van de investering is 300 miljoen. Doorlooptijd is groot, onbekend waar de nieuwe locatie moet komen. Lokale ingrepen en mobiliteitstransitie worden nog onderzocht, voorlopige schatting op €30 mln.

Deel 4: Economie en werken

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Groei werkgelegenheid	Groei banen 1996 – 2022: 16%
Balans wonen-werken	Banen per 1000 inwoners (15-64 jaar): 677,6
Toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde per km in € mln.: 12-22
Vitaliteit gemeente	Sociaaleconomische index: Positie 33 (van 50)
Complexiteit energieopgave	Het energienetwerk staat onder druk. De kleur is nu rood en er zijn investeringen nodig om ruimte voor nieuwe aansluitingen te kunnen realiseren.
Aanwezigheid hoger onderwijs	Hogescholen Breda zijn binnen 25 kilometer van Roosendaal.
Planvoorraad bedrijventerreinen	Plannen voor uitbreiding bestaande locaties en nieuwe locaties.

Bijlage B - 9. Uitbreiding Brainport Eindhoven: Best

Introductie

De economische groei en woningdruk in de Brainport geeft aanleiding om naar verdere uitbreiding te kijken in Helmond en Best.

Deel 1: Water en bodem sturend

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Water en bodem sturend	Groen. Westelijk van Best wel oranje.

Groen: Bouwen is mogelijk. Er is geen of zeer laag risico vanuit het water- en bodemsysteem, maatlat toepassen is voldoende.
Geel: Bouwen is mogelijk. Mits kleine of middelgrote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een kleine of middelgrote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Oranje: Bouwen is mogelijk. Mits grote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een grote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Paars: Niet bouwen tenzij. De negatieve gevolgen door een ontwikkeling of de combinatie van kans en gevolg op wateroverlast- of slachtoffers is zo groot dat een ontwikkeling hier onwenselijk is, tenzij aan harde voorwaarden wordt voldaan.
Rood: Niet bouwen. Een ontwikkeling is niet toegestaan.

Deel 2: Wonen en verstedelijking

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Verwacht tekort op de woningmarkt	3,9% in metropoolregio Eindhoven
Aantrekkelijkheid gemeente	Woonaantrekkelijkheidsindex: Positie 43 (van 50)*
Verstedelijkingsstrategie	Best is onderdeel van het NOVEX-gebied Stedelijk Brabant. Het Ontwikkelperspectief beschrijft dat wordt ingezet op toevoegen van gemengde, duurzame, en aantrekkelijke (hoog)stedelijke en stedelijke woonmilieus in samenhang met mobiliteitstransitie. Best is onderdeel van het Verstedelijkingsakkoord Stedelijk Gebied Eindhoven.
Genomen stappen t.b.v. ontwikkeling	Onbekend
Woningaantallen na 2030	Best: Nog geen woningen genoemd voor na 2030 (in Woondeal Zuidoost Brabant 600 woningen Stationsgebied en 880 woningen Aerlesche Erven)
Binnen- of buitenstedelijk	Onbekend

* Aanname: Woonaantrekkelijkheidsindex Best vergelijkbaar met Helmond (Best is geen onderdeel van de Atlas).

Bijlage B - 9. Uitbreiding Brainport Eindhoven: Best

Deel 3: Bereikbaarheid	
Criteria	**Antwoord / Omschrijving**
Nabijheid voorzieningen en arbeidsplaatsen	Gemeente Best is matig stedelijk (gemiddelde oad van 1000 tot 1500 adressen per km^2).
Huidige bereikbaarheid	A2 en A58 aandachtspunt, als ook de ring van Eindhoven. Het autoverbruik is hoog in deze regio. Best is goed per OV-bereikbaar met Sprinters naar Den Bosch (2x/u), Tilburg (2x/u) en Eindhoven (4x/u). Voor modal split is hogere frequentie wenselijk.
Noodzaak investeringen infrastructuur	Om modal split van auto naar OV te stimuleren en druk op A2 en A5 te verminderen is HOV verbinding wenselijk. Rond knoop Eindhoven zit spoor aan maximale capaciteit. Internationale en goederenvraag speelt er doorheen. Verder moet rekening worden gehouden met het pauzeren van de projecten A58 Sint Annabosch-Galder, de A58 Tilburg-Breda, de A67 Leenderheide-Geldrop en de A2 Deil-Vught. In de diverse regio's wordt al nagedacht over brede multimodale mobiliteitsmaatregelen. Rijk en regio werken verder in het kader van SmartwayZ.NL aan een Meerjarige MobiliteitsAgenda.
Netwerkeffecten	Het autoverbruik is al hoog in deze regio. De autodominantie kan alleen teruggedrongen worden als het mobiliteitssysteem alternatieven biedt op alle andere modaliteiten (OV, fiets, deelsystemen, hubs, etc.) Daarom zijn maatregelen nodig in alle modaliteiten in mobiliteitsvoorzieningen, hubs en fietspaden. Mobiliteitsbehoefte en profiel moet bij grootstedelijk gebied passen (innovatief OV, fiets en deelsystemen).
Ambitie vernieuwing mobiliteit	Onbekend.
Omvang benodigde investeringen	De tweede Brainportdeal ('Beethoven') is op 28 maart 2024 door het demissionaire Kabinet aan de TK voorgelegd. De maatregelen zijn onder voorbehoud van instemming van de Staten-Generaal, de Provinciale Staten en de provincie Noord-Brabant en Stichting Brainport.

Deel 3: Bereikbaarheid	
Criteria	**Antwoord / Omschrijving**
Omvang benodigde investeringen (vervolg)	In navolging op de Ruimtelijke Schaalsprong van Brainport waartoe in 2022 eerste investeringsbeslissingen zijn genomen, heeft het kabinet nu een verdere intensivering met de regio afgesproken. Nieuw is de start van een brede MIRT-Verkenning naar de Randweg A2/N2, inclusief de tangent van de Brainportlijn (hoogwaardig OV) en het verbeteren van de noordwestelijke ontsluiting van de Brainportregio, waar onder andere de Brainport Industries Campus ligt. Ook wordt in de regio op korte termijn een gebiedsgericht pakket mobiliteitsmaatregelen uitgerold, met onder andere multimodale hubs en nieuwe fietsverbindingen. Voor de Multimodale Knoop en het Hoogwaardig OV van Eindhoven Centraal naar Veldhoven (HOV4), die reeds onderdeel waren van de afspraken uit 2022, is een intensivering afgesproken. Om dit alles te realiseren reserveert het Rijk aanvullend 718 miljoen euro en de regionale partijen aanvullend 340 miljoen euro.

Deel 4: Economie en werken	
Criteria	**Antwoord / Omschrijving**
Groei werkgelegenheid	Groei banen 1996 – 2022: 26%
Balans wonen-werken	Banen per 1000 inwoners (15-64 jaar): 699,6
Toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde per km in € mln.: 35-78
Vitaliteit gemeente	Sociaaleconomische index: Positie 40 (van 50)*
Complexiteit energieopgave	Het energienetwerk staat onder druk. De kleur is oranje en er zijn investeringen nodig om nieuwe aansluitingen te kunnen realiseren.
Aanwezigheid hoger onderwijs	Technische Universiteit Eindhoven en de verschillende hogescholen in Eindhoven bevinden zich binnen 25 kilometer van Best.
Bedrijventerreinen	Geen plannen voor uitbereiding of nieuwe locaties.

Bijlage B - 10. Uitbreiding Brainport Eindhoven: Helmond

Introductie

De economische groei en woningdruk in de Brainport geeft aanleiding om naar verdere uitbreiding te kijken in Helmond en Best. Aanvullend worden Eindhoven en Helmond steeds meer één daily urban system door de regionale arbeids- en woningmarkt.

Deel 1: Water en bodem sturend

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Water en bodem sturend	Groen

Groen: Bouwen is mogelijk. Er is geen of zeer laag risico vanuit het water- en bodemsysteem, maatlat toepassen is voldoende.
Geel: Bouwen is mogelijk. Mits kleine of middelgrote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een kleine of middelgrote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Oranje: Bouwen is mogelijk. Mits grote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een grote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Paars: Niet bouwen tenzij. De negatieve gevolgen door een ontwikkeling of de combinatie van kans en gevolg op wateroverlast- of slachtoffers is zo groot dat een ontwikkeling hier onwenselijk is, tenzij aan harde voorwaarden wordt voldaan.
Rood: Niet bouwen. Een ontwikkeling is niet toegestaan.

Deel 2: Wonen en verstedelijking

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Verwacht tekort op de woningmarkt	3,9% in metropoolregio Eindhoven
Aantrekkelijkheid gemeente	Woonaantrekkelijkheidsindex: Helmond: Positie 43 (van 50)
Verstedelijkingsstrategie	Helmond is onderdeel van het NOVEX-gebied Stedelijk Brabant. Het Ontwikkelperspectief beschrijft dat wordt ingezet op toevoegen van gemengde, duurzame, en aantrekkelijke (hoog)stedelijke en stedelijke woonmilieus in samenhang met mobiliteitstransitie. Helmond is onderdeel van het Verstedelijkingsakkoord Stedelijk Gebied. In dit akkoord is Helmond centrum+ als 1 van de 3 grootschalige verstedelijkingslocaties aangewezen (naast Knoop XL en HOV4). Onderdeel hiervan is het opstellen van een ontwikkelplan Helmond Centrum+. Dit ontwikkelplan (gereed 2024) geeft richting en invulling aan de verstedelijkingsopgave voor het Centrum+-gebied in Helmond.
Genomen stappen t.b.v. ontwikkeling	Visievorming (MIRT-onderzoek Kwaliteitssprong Helmond). In deze stad/regio is tussen Rijk en Regio een bestuurlijke afspraak gemaakt over de Woningbouw op Korte termijn Helmond-Houtsdonk. Hierbij worden 1.749 woningen versneld gerealiseerd (voor 2030) en worden bijbehorende mobiliteitsmaatregelen getroffen. Deze woningen en mobiliteitsmaatregelen lopen voor op een mogelijke grootschalige gebiedsontwikkeling in deze stad of regio.
Woningaantallen na 2030	6.000 voor 2030 en 9.000 na 2030
Binnen- of buitenstedelijk	Binnenstedelijk

1) MIRT-onderzoek Kwaliteitssprong Helmond (2021).
2) MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainportregio (2020).

Bijlage B - 10. Uitbreiding Brainport Eindhoven: Helmond

Deel 3: Bereikbaarheid

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Nabijheid voorzieningen en arbeidsplaatsen	Gemeente Helmond is sterk stedelijk (gemiddelde oad van 1500 tot 2500 adressen per km^2). In Helmond zijn woningen voorzien in stationsomgeving en centrum. In het centrum zijn momenteel echter weinig woningen en bedrijven en daardoor is er een beperkt voorzieningenaanbod.
Huidige bereikbaarheid	De A67, A2 en A50 zijn een aandachtspunt, als ook de ring van Eindhoven. Het autoverbruik is hoog in deze regio. Helmond is goed bereikbaar per spoor met 2x/u IC en 4x/u Sprinter richting Eindhoven.
Noodzaak investeringen infrastructuur	Woningbouw in Helmond is altijd nabij één van de vier stations. Frequentie hoeft niet omhoog, materieel kan worden uitgebreid. Opwaarderen van de zuidelijke ontsluiting van Helmond en het afwaarderen van de Kasteeltraverse en de ontwikkeling van ca. 10.000 woningen in de stationsomgeving zijn wederzijds afhankelijk. Rond knoop Eindhoven zit spoor aan max. capaciteit. Internationale en goederenvraag speelt er doorheen.
Netwerkeffecten	Mogelijk wordt A270 drukker. Deze loopt 'dood' op centrumring Eindhoven. Het autoverbruik is al hoog in deze regio. De autodominantie kan alleen teruggedrongen worden als het mobiliteitssysteem alternatieven biedt op alle andere modaliteiten (OV, fiets, deelsystemen, hubs, etc.) Daarom zijn maatregelen nodig in alle modaliteiten in mobiliteitsvoorzieningen, hubs en fietspaden. Mobiliteitsbehoefte en profiel moet bij grootstedelijk gebied passen (innovatief OV, fiets en deelsystemen).
Omvang benodigde investeringen	Weghalen van de Kasteeltraverse als barrière in de stad, en vervangen voor bypass in het zuiden. Orde grootte € 200 – 300 mln., maar wellicht deels te dekken uit de exploitatie van de grond die dan vrijkomt. Bij te grote verdichting het risico dat de capaciteit op het spoor onvoldoende is voor de pendel naar Eindhoven. Dit zou opgelost moeten worden door andere modaliteiten of schaalsprong spoorknoop Eindhoven. Totaal 1 miljard nodig voor stap 2 en 3. Lokale ingrepen en mobiliteitstransitie: € 30 mln.

Deel 3: Bereikbaarheid

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Ambitie vernieuwing mobiliteit	Helmond is momenteel autodominant door gebrek aan nabijheid en fysieke barrières voor voetganger en fiets. Ambitie is een autoluw centrum waar lopen, fietsen en slimme mobiliteit voorrang hebben.

Deel 4: Economie en werken

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Groei werkgelegenheid	Groei banen 1996 – 2022: 52%
Balans wonen-werken	Banen per 1000 inwoners (15-64 jaar): 685,6
Toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde per km in € mln.: 22-35
Vitaliteit gemeente	Sociaaleconomische index: Positie 40 (van 50)
Complexiteit energieopgave	Het energienetwerk staat onder druk. De kleur is nu rood en er zijn investeringen nodig om ruimte voor nieuwe aansluitingen te kunnen realiseren.
Aanwezigheid hoger onderwijs	Technische Universiteit Eindhoven en de verschillende hogescholen in Eindhoven bevinden zich binnen 25 kilometer van Helmond. Helmond heeft twee hogescholen (Hogeschool de Kempel en Fontys).
Planvoorraad bedrijventerreinen	Plannen voor uitbreiding bestaande locaties en nieuwe locaties. Onderzoek van STEC (2024) vormt basis voor intensiveren bestaande bedrijventerreinlocaties, mede gekoppeld aan de ontwikkeling van stedelijke werkmilieus in het centrumgebied. Daarnaast is voorzien in de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein Brainport-Oost. Brainport Oost bevindt zich in de haalbaarheidsfase.

Bijlagen

A. Criteria afweegkader
B. Uitwerking locaties
C. Uitwerking gebieden

Locaties

1. Uitleglocatie Almere (Pampus en Oosterwold)
2. Uitleglocatie Alphen aan den Rijn (Gnephoek)
3. Uitleglocatie Bleiswijk (Bleizo)
4. Uitleglocatie Haarlemmermeer-West (Cruquius)
5. Uitleglocatie Utrecht (Rijnenburg)
6. Uitleglocatie Zuidplas (Zuidplaspolder)
7. Verbreding Brabantse Stedenrij: Oss
8. Verbreding Brabantse Stedenrij: Roosendaal
9. Uitbreiding Brainport Eindhoven: Best
10. Uitbreiding Brainport Eindhoven: Helmond

Gebieden

1. Regio Alkmaar-Hoorn
2. Foodvalley (Barneveld, Ede, Veenendaal)
3. Friese Steden (Heerenveen, Leeuwarden, Drachten)
4. Regio Arnhem-Nijmegen
5. Regio Groningen-Assen & Emmen
6. Limburg Centraal – Noordelijke Steden (Roermond, Venlo, Weert)
7. Limburg Centraal – Zuidelijke Steden (Heerlen, Maastricht, Sittard-Geleen)
8. Twente (Almelo, Enschede, Hengelo)
9. Stedendriehoek (Apeldoorn, Deventer, Zutphen)

Bijlage C - 1. Regio Alkmaar-Hoorn

Introductie

De regio Alkmaar-Hoorn is opgenomen in de quickscan omdat er zowel in Alkmaar als in Hoorn al actief wordt nagedacht over (grootschalige) verstedelijking en het een logisch verlengstuk is van het NOVEX gebied Regio Schiphol en de MRA.

Deel 1: Water en bodem sturend

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Water en bodem sturend	Alkmaar: Geel/Oranje Hoorn: Geel/Oranje. Bouwen in het IJsselmeer is aanvullend niet mogelijk.

Groen: Bouwen is mogelijk. Er is geen of zeer laag risico vanuit het water- en bodemsysteem, maatlat toepassen is voldoende.
Geel: Bouwen is mogelijk. Mits kleine of middelgrote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een kleine of middelgrote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Oranje: Bouwen is mogelijk. Mits grote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een grote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Paars: Niet bouwen tenzij. De negatieve gevolgen door een ontwikkeling of de combinatie van kans en gevolg op wateroverlast- of slachtoffers is zo groot dat een ontwikkeling hier onwenselijk is, tenzij aan harde voorwaarden wordt voldaan.
Rood: Niet bouwen. Een ontwikkeling is niet toegestaan.

Deel 2: Wonen en verstedelijking

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Verwacht tekort op de woningmarkt	2,7% in regio Noord-Holland Noord
Aantrekkelijkheid gemeente	Woonaantrekkelijkheidsindex: Alkmaar: Positie 29 (van 50) Hoorn: Positie 36 (van 50)
Verstedelijkingsstrategie	**Alkmaar** is onderdeel van het NOVEX-gebied Regio Schiphol. Hoorn is geen onderdeel van een bestaand NOVEX-gebied. Er is geen gezamenlijke verstedelijkingsstrategie met het Rijk. Hoorn en Alkmaar zijn onderdeel van het programma Bereikbare Steden van de MRA., waarin versneld gewerkt wordt aan het realiseren van de woningbouwplannen in de stadsharten van deze steden. **Hoorn** is onderdeel van het woonakkoord Westfriesland (afspraak: regio bouwt jaarlijks minimaal 900 woningen)
Genomen stappen t.b.v. ontwikkeling	De raad heeft voor **Alkmaar** de ontwikkelbeelden vastgesteld incl. budget voor 5 ontwikkelgebieden met in totaal 15.000 woningen, in combinatie met werken en maatschappelijke functies. Er is een aparte organisatie binnen de gemeente die dit moet realiseren. In (**Hoorn** en) Westfriesland wordt bestuurlijk, met ondersteuning door de Woningmakers (marktpartijen en corporaties), gestuurd op de voortgang van de woningbouwambitie.
Woningaantallen na 2030	**Alkmaar**: 7.950 tot 2030 en 5.500 na 2030 **Hoorn**: 6.000 tot 2030 en 6.000 na 2030
Binnen- of buitenstedelijk	**Alkmaar:** Binnenstedelijk **Hoorn**: Binnenstedelijk. Circa 50% daarvan wordt in de 1.200 meter cirkel rond de OV-knooppunten gerealiseerd.

Bijlage C - 1. Regio Alkmaar-Hoorn

Deel 3: Bereikbaarheid

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Nabijheid voorzieningen en arbeidsplaatsen	Gemeenten Alkmaar en Hoorn zijn sterk stedelijk (gemiddelde oad van 1500 tot 2500 adressen per km^2).
Huidige bereikbaarheid	Alkmaar: Goed bereikbaar met OV (IC 4-6x/u naar Amsterdam) en auto (A9). Hoorn: Goed bereikbaar met OV (IC 2-4x/u naar Amsterdam) en auto (A7).
Noodzaak investeringen infrastructuur	**Alkmaar**: Uitvoeren PHS Amsterdam – Alkmaar. **Hoorn**: Uitvoeren van het pakket aan maatregelen zoals afgesproken in de BOK Corridor Amsterdam Hoorn, onder andere aan de A7/A8 en spoor Hoorn-Amsterdam is een harde voorwaarde. Op beide stations speelt nog een transferopgave die moet worden opgelost. Traverse kan deze oplossen voor Hoorn.
Netwerkeffecten	**Alkmaar**: Extra druk en versterking eenzijdige spits op A9, Velsertunnel (A9) en op ring Alkmaar. **Hoorn**: Extra druk op A7/A8 en Coentunnel (A10) en op spoor.
Ambitie vernieuwing mobiliteit	Gemeente Hoorn en Alkmaar willen mobiliteit verduurzamen.
Omvang benodigde investeringen	**Alkmaar**: Het westelijk deel van de Ring Alkmaar (N9) is hier de grootste opgave. Leefbaarheid in stedelijk gebied en veel gelijkvloerse kruisingen die problematisch worden. Orde grootte € 400 miljoen om de N9 een upgrade te geven wanneer er mee gebouwd gaat worden. Een eventueel benodigde bypass N9 naar de A9 is € 70 mln. Station en omgeving zijn het afgelopen decennium aangepakt. Wellicht moet de achterkant van het station nog worden aangepakt. € 15 mln. **Hoorn**: € 11 mln. tekort voor de traverse. IenW en BZK zijn hierover in gesprek met de gemeente en met de provincie Noord-Holland. Gemeente en provincie willen uiterlijk in het BO MIRT 2024 een afspraak maken over de dekking van het tekort.

Deel 4: Economie en werken

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Groei werkgelegenheid	Groei banen 1996 – 2022: Alkmaar: 36% Hoorn: 44%
Balans wonen-werken	Banen per 1000 inwoners (15-64 jaar): Alkmaar: 849,9 Hoorn: 609,5
Toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde per km in € mln. Alkmaar: 12-35 Hoorn: 12-22
Vitaliteit gemeente	Sociaaleconomische index: Alkmaar: Positie 14 (van 50) Hoorn: Positie 31 (van 50)
Complexiteit energieopgave	Het energienetwerk staat onder druk. De kleur is nu rood en er zijn investeringen nodig om ruimte voor nieuwe aansluitingen te kunnen realiseren.
Aanwezigheid hoger onderwijs	Hogeschool Inholland en IPABO bevinden zich in Alkmaar. Binnen 25 km van Hoorn bevinden zich geen hogescholen of universiteiten.
Planvoorraad bedrijventerreinen	**Alkmaar**: In het Convenant Werklocaties (tussen gemeenten Regio Alkmaar en de provincie) is opgenomen dat er extra behoefte aan bedrijventerreinen is van 50-55 ha, exclusief additionele vraag

Bijlage C - 2. Foodvalley (Barneveld, Ede, Veenendaal)

Introductie

Foodvalley is reeds een grootschalige NOVEX woningbouw locatie. Er is potentie voor verdere intensivering en uitbreiding na 2030, dit gaat vooral om het verstedelijkte gebied rondom Ede, Wageningen en Veenendaal en de kernen Barneveld en Nijkerk. Feitelijk bestaat de regio daarmee uit twee stedelijke systemen: Ede-Wageningen-Veenendaal en Barneveld-Nijkerk. Voor deze quickscan is alleen gekeken naar Barneveld-Ede-Veenendaal, geadviseerd wordt bovenstaande uitsplitsing in een eventuele verdere uitwerking over te nemen.

Deel 1: Water en bodem sturend

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Water en bodem sturend	Veelal groen, in enkele gebieden geel.

Groen: Bouwen is mogelijk. Er is geen of zeer laag risico vanuit het water- en bodemsysteem, maatlat toepassen is voldoende.
Geel: Bouwen is mogelijk. Mits kleine of middelgrote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een kleine of middelgrote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Oranje: Bouwen is mogelijk. Mits grote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een grote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Paars: Niet bouwen tenzij. De negatieve gevolgen door een ontwikkeling of de combinatie van kans en gevolg op wateroverlast- of slachtoffers is zo groot dat een ontwikkeling hier onwenselijk is, tenzij aan harde voorwaarden wordt voldaan.
Rood: Niet bouwen. Een ontwikkeling is niet toegestaan.

Deel 2: Wonen en verstedelijking

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Verwacht tekort op de woningmarkt	7,3% in regio Foodvalley
Aantrekkelijkheid gemeente	Woonaantrekkelijkheidsindex: Barneveld: Positie 22 (van 50)* Ede: Positie 22 (van 50) Veenendaal: Positie 22 (van 50)*
Verstedelijkingsstrategie	Voor Arnhem- Nijmegen en Foodvalley is een gezamenlijke verstedelijkingsstrategie opgenomen. Ede/Wageningen/Veenendaal zijn als sleutelgebied opgenomen. Ook Barneveld/Nijkerk kennen hierin een stevige woningbouwopgave. Zie hiervoor ook de Woondeal Foodvalley met de daarin opgenomen sleutellocaties
Genomen stappen t.b.v. ontwikkeling	Onbekend
Woningaantallen na 2030	In de verstedelijkingsstrategie is het uitgangspunt dat er in Regio Foodvalley 40.000 woningen worden toegevoegd. 25.000 woningen voor 2030 en 15.000 woningen in de periode 2030-2040.
Binnen- of buitenstedelijk	Combinatie van binnen- en buitenstedelijk.

* Aanname: Woonaantrekkelijkheidsindex Barneveld en Veenendaal vergelijkbaar met Ede (Barneveld en Veenendaal zijn geen onderdeel van de Atlas).

Bijlage C - 2. Foodvalley (Barneveld, Ede, Veenendaal)

Deel 3: Bereikbaarheid

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Nabijheid voorzieningen en arbeidsplaatsen	Gemeente Barneveld is weinig stedelijk (gemiddelde oad van 500 tot 1000 adressen per km^2). Gemeenten Ede en Veenendaal zijn sterk stedelijk gebied (gemiddelde oad van 1500 tot 2500 adressen per km^2).
Huidige bereikbaarheid	In generieke zin is de regio goed aangesloten op landelijke netwerken, de bereikbaarheid staat door de huidige congestie, pauzering van investeringen en beperkingen op het spoor onder druk. **Barneveld**: Aangesloten op OV via regionale lijn (Valleilijn richting Amersfoort (4x/u) en Ede (2x u) en weg (ligt aan A1 en A30). **Ede**: Goed aangesloten op OV (IC 4-6x/u naar Utrecht en Arnhem en Valleilijn) en weg (ligt aan A30 en A12). **Veenendaal**: Ligt aan de A12. Veenendaal ligt aan 2 spoorlijnen. 2 stations aan de lijn Utrecht-Rhenen en met 1 station (Veenendaal De klomp). Op beide lijnen is de bediening op de Veense stations 2x/u.
Noodzaak investeringen infrastructuur	**Barneveld**: Opwaardering knooppunt Hoevelaken mogelijk ook A1/A30 randvoorwaardelijk. Perrons Barneveld-Centrum zijn niet op niveau om extra reizigers op wenselijke manier te faciliteren. **Ede**: Geen, mits woningbouw in invloedsgebied station Ede-Wageningen. **Veenendaal**: Geen, mits woningbouw in invloedsgebied station Veenendaal-De Klomp. In de regio en in TBOV is ook gekeken naar Veenendaal Zuid als nieuw toe te voegen station. Die past mogelijk zonder aanvullende infra investeringen op de lijn. Nog onbekend welke kosten met het nieuwe station gemoeid gaan.
Netwerkeffecten	**Barneveld**: Woningbouw zorgt voor extra belasting op Knooppunt Hoevelaken en A1/A30 (prominent in IMA, en on-hold). **Barneveld, Ede en Veenendaal**: Extra druk op A12 Arnhem-Utrecht waar congestie al probleem is. Barneveld-Ede (A30/A1) is benoemd als gebiedsgerichte opgave op Hoofdwegennet in IMA 2021. Capaciteit op het spoor richting Utrecht is een knelpunt.

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Ambitie vernieuwing mobiliteit	Met name in Ede-Veenendaal-Wageningen is een mobiliteitstransitie noodzakelijk. Hierop wordt geïnvesteerd door de gemeenten, afhankelijk van provincies en Rijk op vooral OV.
Omvang benodigde investeringen	De gemeente Barneveld ziet graag een nieuw station (Barneveld Noord IC station). Hier zit een flinke lobby op, maar is ongunstig voor de nationale dienstregeling en leidt tot reistijdverlenging op Intercity's richting Deventer en Twente. Richtbedrag € 200 mln. los van kosten voor onze dienstregeling. MIRT projecten knooppunt Hoevelaken en A1/A30 Barneveld zijn gepauzeerd. Opnieuw opstarten kan alleen als voldoende budget, stikstofruimte en uitvoeringscapaciteit beschikbaar is. A1/A30 Barneveld: €90 mln. (incl. regionale bijdrage). Knooppunt Hoevelaken: € 1.145 mln. (incl. regionale bijdrage). Om de verkeersveiligheid van de aansluiting A1/A30 Barneveld te verbeteren wordt een onderzoek in 2024 uitgevoerd. Naast het hoofdwegennet, zijn er ook maatregelen nodig in het onderliggende netwerk (auto en fiets).

Bijlage C - 2. Foodvalley (Barneveld, Ede, Veenendaal)

Deel 4: Economie en werken	
Criteria	**Antwoord / Omschrijving**
Groei werkgelegenheid	Groei banen 1996 – 2022: Barneveld: 69% Ede: 42% Veenendaal: 37%
Balans wonen-werken	Banen per 1000 inwoners (15-64 jaar): Barneveld: 878,4, Veenendaal: 667,2 Ede: 701,9
Toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde per km in € mln. Barneveld: 12-35 Veenendaal: 22-35 Ede: 12-35
Vitaliteit gemeente	Sociaaleconomische index: Barneveld: Positie 8 (van 50)* Ede: Positie 8 (van 50) Veenendaal: 8 (van 50)*
Complexiteit energieopgave	Het energienetwerk staat onder druk. De kleur is nu rood en er zijn investeringen nodig om ruimte voor nieuwe aansluitingen te kunnen realiseren.
Aanwezigheid hoger onderwijs	Wageningen University en Research en de Christelijke Hogeschool Ede bevinden zich binnen 25 kilometer van Barneveld, Veenendaal en Ede.
Planvoorraad bedrijventerreinen	Barneveld: Plannen voor uitbreiding bestaande locaties. Ede: Plannen voor uitbreiding bestaande locaties en nieuwe locaties. Veenendaal: Geen plannen voor uitbereiding of nieuwe locaties

Bijlage C - 3. Friese steden (Heerenveen, Drachten, Leeuwarden)

Introductie

De Friese steden bestaan uit Heerenveen, Drachten, Sneek en Leeuwarden, waarvan Sneek geen onderdeel is van deze quickscan. Geadviseerd wordt Sneek wel mee te nemen bij een eventuele verdere uitwerking. Grootschalige woningbouw is mogelijk langs de corridor van de Lelylijn (Heerenveen en Drachten). Met ook een substantiële inzet in Leeuwarden en een aanvullende inzet in Sneek en met zowel inbreiding als uitbreiding. In Heerenveen o.a. A32-zone, Centrum (inbreiding) en Heerenveen-West. In Drachten biedt de ontwikkeling van een station mogelijkheden voor een schaalsprong. In Leeuwarden kan een grootschalige woningbouwlocatie worden toegevoegd; separaat of als onderdeel van NOVEX-gebied Lelylijn. Met potentie binnen Spoordok (inbreiding) en in Zuidlanden/Middelsee (uitbreiding; deels al in ontwikkeling waarbij er al plek is voor een nieuwe station (Werpsterhoeke).

Deel 1: Water en bodem sturend

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Water en bodem sturend	Heerenveen: Groen/Oranje Leeuwarden: Geel Drachten: Groen

Groen: Bouwen is mogelijk. Er is geen of zeer laag risico vanuit het water- en bodemsysteem, Maatlat toepassen is voldoende.
Geel: Bouwen is mogelijk. Mits kleine of middelgrote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een kleine of middelgrote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Oranje: Bouwen is mogelijk. Mits grote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een grote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Paars: Niet bouwen tenzij. De negatieve gevolgen door een ontwikkeling of de combinatie van kans en gevolg op wateroverlast- of slachtoffers is zo groot dat een ontwikkeling hier onwenselijk is, tenzij aan harde voorwaarden wordt voldaan.
Rood: Niet bouwen. Een ontwikkeling is niet toegestaan.

Deel 2: Wonen en verstedelijking

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Verwacht tekort op de woningmarkt	2,7% in regio Friesland
Aantrekkelijkheid gemeente	Woonaantrekkelijkheidsindex: Heerenveen: Positie 37 (van 50)* Leeuwarden: Positie 41 (van 50) Drachten: Positie 37 (van 50)*
Verstedelijkingsstrategie	Onderdeel van NOVEX-gebied Lelylijn. Er is op dit moment geen gezamenlijke verstedelijkingsstrategie met het Rijk.
Genomen stappen t.b.v. ontwikkeling	**Leeuwarden**: Gebiedsvisie Spoordok is afgerond en Ontwikkelkader Spoordok is in ontwikkeling. Zuidlanden/Middelsee is al in ontwikkeling. **Drachten**: Ontwikkelstrategie in centrum en wijken, Woonvisie voor 1.000 woningen tussen 2020-2025 en nog eens 500 tot 2030. **Heerenveen**: Lokale vestedelijkingsstrategie vastgesteld. A32 Zone Gebiedsvisie gereed.
Woningaantallen na 2030	**Leeuwarden**: Aantallen genoemd, maar nog niet concreet voor en na 2030. **Drachten** en **Heerenveen**: nog geen aantallen genoemd voor na 2030. De maximale potentie met de komst van de Lelylijn is 25.000 woningen.
Binnen- of buitenstedelijk	**Leeuwarden**: Binnenstedelijk (Spoordok) en buitenstedelijk (Zuidlanden/Middelsee) **Drachten**: Inbreiding en Zuidzijde A7 (uitbreiding) bij komst Lelylijnstation. **Heerenveen**: Onbekend.
Lokale duiding	In **Leeuwarden** en **Heerenveen** lijkt investeringsbereidheid nu al aanwezig te zijn. De steden hebben aangegeven een grootschalige woningbouwlocatie te willen zijn, los van de eventuele komst van de Lelylijn.

Bijlage C - 3. Friese steden (Heerenveen, Drachten, Leeuwarden)

Deel 3: Bereikbaarheid

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Nabijheid voorzieningen en arbeidsplaatsen	Gemeenten Heerenveen en Smallingerland zijn matig stedelijk (gemiddelde oad van 1000 tot 1500 adressen per km^2). Gemeente Leeuwarden is sterk stedelijk (gemiddelde oad van 1500 tot 2500 adressen per km^2).
Huidige bereikbaarheid	**Heerenveen**: Goed bereikbaar per auto (ligt op kruising A32 en A7). Intercitystation op lijn Leeuwarden-Zwolle. Locatie ligt op 1,7 kilometer van beoogde uitbreidingslocatie en eveneens 1,7 kilometer van grootste inbreidingslocatie woningen. Daarnaast is de spoorverbinding kwetsbaar door de 'flessenhals' Zwolle-Meppel. **Leeuwarden**: Spoordok ligt binnenstedelijk, in de directe omgeving van het station. Daarmee per spoor goed bereikbaar. Verbinding richting Zwolle vraagt wel aandacht door 'flessenhals' Zwolle-Meppel en de verschillende beweegbare bruggen. Voor Middelsee is al een nieuw station in voorbereiding (station Werpsterhoeke). Deze locatie ligt tevens aan uitvalsweg van centrum naar N31. **Drachten**: Drachten ligt aan de A7 en de vierbaans N31 met Leeuwarden. Er is nog geen treinstation. Die komt er mogelijk op termijn wel met de Lelylijn.
Noodzaak investeringen infrastructuur	**Heerenveen**: Goede OV-/fietsverbinding naar station Heerenveen en verbeteren robuuste spoorverbinding. **Leeuwarden:** Verbeteren robuustheid spoorverbinding richting Zwolle. Leeuwarden Spoordok: voor de volledige ontwikkeling Spoordok is een spoorse investering noodzakelijk. **Drachten**: Goede OV-/spoorverbinding. Het aanleggen van de Lelylijn is mogelijk randvoorwaardelijk voor grootschalige woningbouw, een verkenning van potentie met en zonder Lelylijn ligt voor de hand.
Netwerkeffecten	Extra belasting op de N31 (Leeuwarden), de A32 (Heerenveen) en de A7 (Heerenveen, Drachten en Sneek), maar naar verwachting is hier voldoende capaciteit voor.

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Ambitie vernieuwing mobiliteit	**Leeuwarden** Spoordok en Zuidlanden/Middelsee: STOMP principe; zoveel mogelijk autoluw, inzet op lopen, fietsen en deelmobiliteit. Lage parkeernormen, parkeerhubs.
Omvang benodigde investeringen	**Heerenveen en Drachten**: Lelylijn is mogelijk randvoorwaardelijk voor grootschalige woningbouw (zie noodzaak investeringen). **Leeuwarden**: Gemeente denkt na over een spooraquaduct, hier is reeds €75 mln. voor beschikbaar vanuit IenW. Naar het totale bedrag loopt nog onderzoek. Spoordok Leeuwarden heeft Rijk al in geïnvesteerd via KT afspraken (€ 8 mln.). Originele propositie voor het totale gebied was €20 mln. Uitgaan van €30 mln. Aandachtspunt is dat op deze locatie ook parkeerterrein op maaiveld is voorzien i.v.m. regiofunctie station. Zuidlanden/Middelsee heeft Rijk al in geïnvesteerd via KT afspraken en bijdrage aan station Werpsterhoeke. Vraagt extra bijdrage voor fietsontsluiting en extra bijdrage voor realisatie Werpsterhoeke.

Bijlage C - 3. Friese steden (Heerenveen, Drachten, Leeuwarden)

Deel 4: Economie en werken	
Criteria	**Antwoord / Omschrijving**
Groei werkgelegenheid	Groei banen 1996 – 2022: Heerenveen: 86% Leeuwarden: 29% Drachten: 46%
Balans wonen-werken	Banen per 1000 inwoners (15-64 jaar): Heerenveen: 913,9 Drachten: 757,4 Leeuwarden: 832,2,
Toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde per km in € mln. Heerenveen: 4-12 Drachten: 6-12 Leeuwarden: 6-22
Vitaliteit gemeente	Sociaaleconomische index: Heerenveen: Positie 45 (van 50)* Leeuwarden: Positie 29 (van 50) Drachten: Positie 45 (van 50)*
Complexiteit energieopgave	Het energienetwerk staat onder druk, in verschillende gebieden is nog wel enige ruimte (kleur geel).
Aanwezigheid hoger onderwijs	Campus van de Rijksuniversiteit Groningen, Hogeschool Van Hall Larenstein, NHL Stenden Hogeschool en Hanzehogeschool bevinden zich in Leeuwarden. In Drachten en Heerenveen bevinden zich geen hogescholen of universiteiten binnen 25 km, wel op circa 30 km afstand.
Planvoorraad bedrijventerreinen	Heerenveen: Plannen voor uitbreiding bestaande locaties en nieuwe locaties. Leeuwarden: Plannen voor uitbreiding bestaande locaties. Drachten: Plannen voor uitbreiding bestaande locaties en nieuwe locaties.

Bijlage C - 4. Regio Arnhem-Nijmegen

Introductie

Binnen het NOVEX-gebied Arnhem-Nijmegen-Foodvalley worden na 2040 vooral kansen gezien in de gemeente Nijmegen en concreter op de locaties Nijmegen Kanaalzone en Nijmegen Stationsgebied. Vanwege de herkenbaarheid van de bestaande NOVEX-samenwerking wordt de regio hier als gebied getypeerd, maar richt de uitwerking zich op de twee locaties in Nijmegen.

Deel 1: Water en bodem sturend

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Water en bodem sturend	Nijmegen: Groen/Geel

Groen: Bouwen is mogelijk. Er is geen of zeer laag risico vanuit het water- en bodemsysteem, maatlat toepassen is voldoende.
Geel: Bouwen is mogelijk. Mits kleine of middelgrote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een kleine of middelgrote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Oranje: Bouwen is mogelijk. Mits grote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een grote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Paars: Niet bouwen tenzij. De negatieve gevolgen door een ontwikkeling of de combinatie van kans en gevolg op wateroverlast- of slachtoffers is zo groot dat een ontwikkeling hier onwenselijk is, tenzij aan harde voorwaarden wordt voldaan.
Rood: Niet bouwen. Een ontwikkeling is niet toegestaan.

Deel 2: Wonen en verstedelijking

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Verwacht tekort op de woningmarkt	5,7% in regio Arnhem/Nijmegen
Aantrekkelijkheid gemeente	Woonaantrekkelijkheidsindex: Nijmegen: Positie 30 (van 50)
Verstedelijkingsstrategie	Nijmegen is onderdeel van het NOVEX-gebied Arnhem Nijmegen Foodvalley. In het NOVEX gebied zijn 4 locaties opgenomen: Foodvalley, Spoorzone Arnhem Oost, Nijmegen Stationsgebied en Nijmegen Kanaalzone
Genomen stappen t.b.v. ontwikkeling	Ambitiedocument Kanaalzone-Zuid en Ontwikkelvisie Winkelsteeg zijn gereed. Koers voor de binnenstad (gebiedsvisie) is ook afgerond. Deelgebieden worden nu uitgewerkt. Er wordt gewerkt aan Gebiedsvisie Stationsgebied Nijmegen. Er liggen voor sommige ontwikkelingen al onherroepelijke bestemmingsplannen en is ook al gedeeltelijk in realisatie.
Woningaantallen na 2030	Nijmegen Stationsgebied: BO MIRT 2022 afspraken over 1.000 woningen na 2030 (en 3.500 woningen tot 2030). Nijmegen Kanaalzone-Winkelsteeg: BO MIRT 2022 afspraken over 400 woningen na 2030 (5.250 woningen t/m 2030). NB buca 2024: t/m 2030 5.000 woningen. Potentie van ca 6.000 extra woningen na 2030 (zie ook de buca)
Binnen- of buitenstedelijk	Binnenstedelijk

Bijlage C - 4. Regio Arnhem-Nijmegen

Deel 3: Bereikbaarheid

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Nabijheid voorzieningen en arbeidsplaatsen	De gemeenten Nijmegen is sterk stedelijk (gemiddelde van 1500 tot 2500 adressen per km2). Nijmegen Stationsgebied: binnen 1 km van intercitystation en centrum Nijmegen. Nijmegen Kanaalzone-Winkelsteeg: binnen circa 5 km van intercitystation en centrum Nijmegen. Binnen 1 km van station Nijmegen Dukenburg en Nijmegen Goffert.
Huidige bereikbaarheid	Redelijk goed bereikbaar per auto. A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven en A73 en A15-A325 zijn in spits wel druk en kwetsbaar. Voor relatie met Arnhem zijn de bruggen over de Waal kwetsbaar. De OV-bereikbaarheid is prima. Station Nijmegen is PHS-project. Nijmegen Kanaalzone ligt bij station Dukenburg en station Goffert.
Noodzaak investeringen infrastructuur	PHS project Nijmegen zal moeten worden uitgevoerd. Verder ziet de regio regionale investeringen op het gebied van hubs, OV en fiets.
Netwerkeffecten	Extra druk op A50 en A73 en A325 en op de spoorverbindingen Arnhem-Den Bosch en Nijmegen-Venlo.
Ambitie vernieuwing mobiliteit	Inzet op mobiliteitstransitie door gedragsverandering, lage parkeernormen, autoluwe binnenstad. Nijmegen Stationsgebied: ingezet op duurzame mobiliteit. Nijmegen Kanaalzone-Winkelsteeg: inzet op duurzame mobiliteit door aantrekkelijke OV-knooppunten, fiets- en looproutes
Omvang benodigde investeringen	Als de A50 en A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) doorgang vinden worden komt er extra capaciteit op het Hoofdwegennet bij. Verder ziet de regio regionale investeringen op het gebied van hubs, OV en fiets.

Deel 4: Economie en werken

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Groei werkgelegenheid	Groei banen 1996 – 2022: Nijmegen: 40%
Balans wonen-werken	Banen per 1000 inwoners (15-64 jaar): Nijmegen: 776,5
Toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde per km in € mln. Nijmegen: 22-78
Vitaliteit gemeente	Sociaaleconomische index: Nijmegen: Positie 30 (van 50)
Complexiteit energieopgave	Het energienetwerk staat onder druk. De kleur is nu rood en er zijn investeringen nodig om ruimte voor nieuwe aansluitingen te kunnen realiseren.
Aanwezigheid hoger onderwijs	De Radboud Universiteit en de HAN University of Applied Sciences bevinden zich in Nijmegen.
Planvoorraad bedrijventerreinen	Plannen voor uitbreiding bestaande locaties en inzet op het versterken en beter benutten van bestaande locaties. Zoals op de campus Heyendaal, Noviotech Campus en TPN-West.

Bijlage C - 5. Regio Groningen-Assen & Emmen

Introductie

De contourennotitie Nota Ruimte noemt de regio Groningen-Assen met een uitloop naar Emmen als regio met kans voor een brede schaalsprong. De regio Groningen-Assen is een NOVEX verstedelijkingsgebied. In Assen is sprake van verschillende potentiële binnenstedelijke verdichtingslocaties + transformatie. Ook zijn er mogelijkheden binnen een (bestaande) uitleglocatie en is er sprake van een nieuwe uitleglocatie aan de Noordzijde. De gemeente Groningen is geen onderdeel van deze quickscan. Hier zijn wel mogelijkheden voor extra (grootschalige) woningbouw na 2030, deze quickscan is gericht op kansen buiten de gemeente. Een nieuwe opgave zou de Stedelijke regio Emmen kunnen zijn, in lijn met contourennotitie Nota Ruimte. Er is voldoende kans voor verdichting en voldoende ruimte.

Deel 1: Water en bodem sturend

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Water en bodem sturend	Assen: Groen Emmen: Groen

Groen: Bouwen is mogelijk. Er is geen of zeer laag risico vanuit het water- en bodemsysteem, maatlat toepassen is voldoende.
Geel: Bouwen is mogelijk. Mits kleine of middelgrote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een kleine of middelgrote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Oranje: Bouwen is mogelijk. Mits grote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een grote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Paars: Niet bouwen tenzij. De negatieve gevolgen door een ontwikkeling of de combinatie van kans en gevolg op wateroverlast- of slachtoffers is zo groot dat een ontwikkeling hier onwenselijk is, tenzij aan harde voorwaarden wordt voldaan.
Rood: Niet bouwen. Een ontwikkeling is niet toegestaan.

Deel 2: Wonen en verstedelijking

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Verwacht tekort op de woningmarkt	3,1% in regio Groningen/Drenthe
Aantrekkelijkheid gemeente	Woonaantrekkelijkheidsindex: Assen: Positie 50 (van 50)* Emmen: Positie 50 (van 50)
Verstedelijkingsstrategie	Onderdeel van verstedelijkingsgebied Groningen-Assen. Er is een RGA-verstedelijkingsstrategie. Daarnaast is er in Assen reeds gestart met binnenstedelijke woningbouw. Hier liggen ook versnellingsafspraken voor.
Genomen stappen t.b.v. ontwikkeling	**Assen**: Verschillende gebiedsontwikkelingen in verschillende stadia.
Woningaantallen na 2030	**Assen**: 3.000 woningen tot 2030 en 2.250 na 2030.
Binnen- of buitenstedelijk	**Assen**: Binnenstedelijk en/of buitenstedelijk (nieuwe uitleglocatie aan de Noordzijde) **Emmen**: Binnenstedelijk

* Aanname: Woonaantrekkelijkheidsindex Assen vergelijkbaar met Emmen (Assen is geen onderdeel van de Atlas).

Bijlage C - 5. Regio Groningen-Assen & Emmen

Deel 3: Bereikbaarheid

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Nabijheid voorzieningen en arbeidsplaatsen	Gemeente Assen is sterk stedelijk (gemiddelde oad van 1500 tot 2500 adressen per km^2). Gemeente Emmen is weinig stedelijk (gemiddelde oad van 500 tot 1000 adressen per km^2).
Huidige bereikbaarheid	De afstanden en reistijden naar andere grote steden zijn groot, zowel per trein als per auto. Emmen is bereikbaar via de A37 en diverse N-wegen. Er zijn goede wegverbindingen in alle richtingen. Er is een spoorverbinding richting Zwolle en Almelo en een busverbinding naar Groningen.
Noodzaak investeringen infrastructuur	Investering in huidige OV knooppunten noodzakelijk (ook in aansluiting OV knooppunten op de omgeving). **Assen**: Voor locatie aan de Noordzijde is een nieuw station Assen Noord handig, of een HOV-buslijn naar station Assen en station Groningen. De N33 schijnt een knelpunt te zijn, maar niet voor de woningbouwlocaties. Voor geheel Assen zou 4x/u Intercity een verbetering zijn. **Emmen**: Spoorverbinding met Groningen (Nedersaksenlijn) en directe treinverbinding met Enschede via Coevorden en Almelo (nu 2x overstappen). Versnellen van de treinverbinding met Zwolle door aanleg (partieel) dubbelspoor. Er loopt een MIRT Onderzoek naar de Nedersaksenlijn, waarin omvang van de opgaven en de benodigde investeringen worden meegenomen.

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Netwerkeffecten	Weg: Geen knelpunten op de A28 OV: Maatregelen t.a.v. de overstapknopen Groningen en Leeuwarden moeten worden onderzocht en worden meegenomen in lopende studies naar Meppel en Groningen Suiker. De impact van de Lelylijn voor Assen is nog onduidelijk.
Ambitie vernieuwing mobiliteit	**Assen**: De FlorijnAs heeft de bereikbaarheid per auto en fiets verbeterd. Daarnaast is het hele station en stationsgebied vernieuwd inclusief het regionale busstation. Ook is de fietssnelweg naar Groningen recent gereedgekomen.
Omvang benodigde investeringen	**Assen**: Kloosterveen uitbreiding en Assen Havenkwartier (onderdeel van een niet gehonoreerde KT afspraak): transformatie bedrijventerrein met infrastructurele ingrepen om de wijk autoluw te maken en aansluiting naar belangrijke voorzieningen en station Assen te garanderen. **Emmen**: Er loopt een MIRT Onderzoek naar de Nedersaksenlijn, waarin omvang van de opgaven en de benodigde investeringen worden meegenomen.

Bijlage C - 5. Regio Groningen-Assen & Emmen

Deel 4: Economie en werken	
Criteria	**Antwoord / Omschrijving**
Groei werkgelegenheid	Groei banen 1996 – 2022: Assen: 39%, Emmen: 13%
Balans wonen-werken	Banen per 1000 inwoners (15-64 jaar): Assen: 817,8, Emmen: 600,6
Toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde per km in € mln. Assen: 6-12, Emmen: 6-12
Vitaliteit gemeente	Sociaaleconomische index: Assen: Positie 48 (van 50)* Emmen: Positie 48 (van 50)
Complexiteit energieopgave	Het energienetwerk staat onder druk. De kleur is nu oranje en er zijn investeringen nodig om ruimte voor nieuwe aansluitingen te kunnen realiseren.
Aanwezigheid hoger onderwijs	De NHL Stenden Hogeschool bevindt zich in Assen en Emmen.
Planvoorraad bedrijventerreinen	**Assen**: Studies naar uitbreiding bedrijventerreinen lopen. **Emmen**: Plannen in voorbereiding (150 + 30-60 hectare).

Bijlage C - 6. Limburg centraal – Noordelijke steden (Roermond, Venlo, Weert)

Introductie

In het BO MIRT 2023 is afgesproken om de kansen voor grootschalige woningbouw in Limburg te verkennen rondom OV knooppunten. Dit biedt perspectief om grootschalige woningbouwlocaties toe te voegen (dragen bij aan opgave Brainport). Hiermee wordt de Zuidelijke verstedelijkingsas (van de randstad naar Eindhoven via de Brabantse Stedenrij) doorgetrokken naar Zuid Limburg.

Deel 1: Water en bodem sturend

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Water en bodem sturend	Roermond: Groen. Beekdal de Roer loopt langs Roermond; in het beekdal een hoger risico (maar hier zijn geen woningen voorzien). Venlo: Groen. Let wel op de stroomgebieden van de Maas. Weert: Groen. Westelijk en zuidelijk van Weert wel oranje.

Groen: Bouwen is mogelijk. Er is geen of zeer laag risico vanuit het water- en bodemsysteem, maatlat toepassen is voldoende.
Geel: Bouwen is mogelijk. Mits kleine of middelgrote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een kleine of middelgrote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Oranje: Bouwen is mogelijk. Mits grote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een grote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Paars: Niet bouwen tenzij. De negatieve gevolgen door een ontwikkeling of de combinatie van kans en gevolg op wateroverlast- of slachtoffers is zo groot dat een ontwikkeling hier onwenselijk is, tenzij aan harde voorwaarden wordt voldaan.
Rood: Niet bouwen. Een ontwikkeling is niet toegestaan.

Deel 2: Wonen en verstedelijking

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Verwacht tekort op de woningmarkt	1,9% in regio Limburg
Aantrekkelijkheid gemeente	Woonaantrekkelijkheidsindex: Roermond: Positie 47 (van 50)* Venlo: Positie 47 (van 50) Weert: Positie 47 (van 50)*
Verstedelijkingsstrategie	Roermond, Venlo en Weert zijn geen onderdeel van een bestaand NOVEX-gebied. In de contourennotitie Nota Ruimte wordt het aangeduid als regio met kans voor een brede schaalsprong (waar in de notitie gesproken wordt over Zuid-Limburg, worden ook Noord- en Midden Limburg bedoeld). Verder is in het BO MIRT 2023 door Rijk en regio de procesafspraak gemaakt om samen de mogelijkheden van een Grootschalige Woningbouw Locatie Limburg rondom de OV knooppunten (IC) te onderzoeken en uit te werken en de uitkomsten te bespreken tijdens het BO Leefomgeving 2024 en te bepalen hoe deze in te bedden in het Ruimtelijk Arrangement en het traject herijking Woondeals.
Genomen stappen t.b.v. ontwikkeling	In deze regio is tussen Rijk en Regio een bestuurlijke afspraak gemaakt over de Woningbouw op korte termijn. In Venlo en Weert worden, vooruitlopend op een mogelijke grootschalige gebiedsontwikkeling, daarom voor 2030 woningen opgeleverd.
Woningaantallen na 2030	**Roermond**: 2.500 woningen tot 2030 en 3.500 woningen na 2030. **Venlo**: 3.000 woningen tot 2030 en 3.200 woningen na 2030. **Weert**: 1.500 woningen tot 2030 en 2.250 woningen na 2030.
Binnen- of buitenstedelijk	**Roermond**: Vooral binnenstedelijk. **Venlo**: Binnenstedelijk. **Weert**: Binnen- en buitenstedelijk.

* Aanname: Woonaantrekkelijkheidsindex Roermond en Weert vergelijkbaar met Venlo (Roermond en Weert zijn geen onderdeel van de Atlas).

Bijlage C - 6. Limburg centraal – Noordelijke steden (Roermond, Venlo, Weert)

Deel 3: Bereikbaarheid

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Nabijheid voorzieningen en arbeidsplaatsen	Gemeenten Roermond en Venlo zijn sterk stedelijk (gemiddelde oad van 1500 tot 2500 adressen per km^2). Gemeente Weert is matig stedelijk (gemiddelde oad van 1000 tot 1500 adressen per km^2).
Huidige bereikbaarheid	**Roermond**: Goede bereikbaarheid via weg (A2 en A73) en OV (4x/u IC) in richting Eindhoven en Sittard. Maaslijn rijdt 2x/u naar Venlo en Nijmegen. Transfer is wel aandachtspunt. **Venlo**: Venlo is bereikbaar via de weg met de A67, A73 en A74 vanuit alle richtingen. Per OV is Venlo ook bereikbaar met 3 stations (Venlo, Blerick en Tegelen). Wel transferknelpunt stationstunnel Venlo en bereikbaarheid zuidzijde station. **Weert**: Goede bereikbaarheid per auto en trein (4x/u IC) in richting Eindhoven en Roermond. A2 Vonderen-Kerensheide wordt nu verbreed (in realisatie). Dit draagt bij aan bereikbaarheid via HWN voor dit gebied.
Noodzaak investeringen infrastructuur	**Roermond**: Geen extra knelpunten op weg of spoor verwacht. De regio voorziet wel regionale investeringen ten behoeven van de woningbouw. **Venlo**: Een goede OV-/fietsverbinding naar station Venlo inclusief verbeteren toegankelijkheid (zuidzijde) station is gewenst wanneer woningbouw aan de andere kant van de Maas plaatsvindt. **Weert**: Goede OV-/fietsverbinding naar station Weert, afhankelijk van waar de woningbouw plaatsvindt. Zuidelijke stationsingang en aanpassingen emplacement mogelijk ook nodig.
Netwerkeffecten	**Roermond**: Geen extra knelpunten op weg of spoor verwacht. **Venlo**: Extra belasting op HWN. **Weert**: A2 naar Eindhoven is soms druk, net als Ring Eindhoven. Eindhoven/ASML zet in op groei per OV. Dit leidt tot extra reizigers tussen Eindhoven - Weert en verder vergroten de behoefte aan uitvoering Vrije Kruising Tongelre (onderdeel scope MIRT verkenning Spoorknoop Eindhoven).

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Ambitie vernieuwing mobiliteit	Onbekend
Omvang benodigde investeringen	**Roermond:** De regio voorziet benodigde investeringen in regionale infrastructuur als er grootschalig woningen worden toegevoegd om de bereikbaarheid te garanderen en verbeteren. **Venlo:** Toegankelijkheid van station verbeteren (zuidingang Station , passerelle). Woningbouw is een drager voor de Maaslijn en zorgt dat die investering rendeert. **Weert**: A2 Eindhoven Weert is het grootste probleem hier. Volwaardige upgrade circa €290-390 mln. **Randvoorwaardelijk:** Vrije Kruising Eindhoven/Tongelre, inclusief perronsporen - ongeveer € 920 miljoen. Mobiliteitstransitie €15 mln. Roermond en Weert, Venlo €20 mln.

Bijlage C - 6. Limburg centraal – Noordelijke steden (Roermond, Venlo, Weert)

Deel 4: Economie en werken	
Criteria	**Antwoord / Omschrijving**
Groei werkgelegenheid	Groei banen 1996 – 2022: Roermond: 21% Venlo: 18% Weert: -2%
Balans wonen-werken	Banen per 1000 inwoners (15-64 jaar): Roermond: 860,3 Venlo: 831,6 Weert: 693,5
Toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde per km in € mln. Roermond: 12-22 Venlo: 12-35 Weert: 6-22
Vitaliteit gemeente	Sociaaleconomische index: Roermond: Positie 43 (van 50)* Venlo: Positie 43 (van 50) Weert: Positie 43 (van 50)*
Complexiteit energieopgave	Het energienetwerk staat onder druk. De kleur is nu rood en er zijn investeringen nodig om ruimte voor nieuwe aansluitingen te kunnen realiseren.
Aanwezigheid hoger onderwijs	HAS green academy, en Fontys en Universiteit Maastricht (Campus Venlo en Maastricht University College Venlo) bevinden zich in Venlo. In Roermond zijn dependances van Hogescholen aanwezig.
Planvoorraad bedrijventerreinen	Geen plannen bekend.

Bijlage C - 7. Limburg Centraal – Zuidelijke steden (Heerlen, Maastricht, Sittard-Geleen)

Introductie

In het BO MIRT 2023 is afgesproken om de kansen voor grootschalige woningbouw in Limburg te verkennen rondom OV knooppunten. Dit biedt perspectief om grootschalige woningbouwlocaties toe te voegen in Venlo, Weert (dragen bij aan opgave Brainport), Roermond, Sittard-Geleen, Heerlen en Maastricht. Hiermee wordt de Zuidelijke verstedelijkingsas (van de randstad naar Eindhoven via de Brabantse Stedenrij) doorgetrokken naar Zuid Limburg.

Deel 1: Water en bodem sturend

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Water en bodem sturend	Heerlen: Groen Maastricht: Groen. Let wel op de stroomgebieden van de Maas. Sittard-Geleen: Groen

Groen: Bouwen is mogelijk. Er is geen of zeer laag risico vanuit het water- en bodemsysteem, maatlat toepassen is voldoende.
Geel: Bouwen is mogelijk. Mits kleine of middelgrote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een kleine of middelgrote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Oranje: Bouwen is mogelijk. Mits grote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een grote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Paars: Niet bouwen tenzij. De negatieve gevolgen door een ontwikkeling of de combinatie van kans en gevolg op wateroverlast- of slachtoffers is zo groot dat een ontwikkeling hier onwenselijk is, tenzij aan harde voorwaarden wordt voldaan.
Rood: Niet bouwen. Een ontwikkeling is niet toegestaan.

Deel 2: Wonen en verstedelijking

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Verwacht tekort op de woningmarkt	1,9% in regio Limburg
Aantrekkelijkheid gemeente	Woonaantrekkelijkheidsindex: Heerlen: Positie 48 (van 50) Maastricht: Positie 35 (van 50) Sittard-Geleen: Positie 49 (van 50)
Verstedelijkingsstrategie	De gemeenten Maastricht, Sittard-Geleen en Heerlen vallen onder het NOVEX-gebied Zuid-Limburg. Regionale woonvisie Parkstad Limburg (waaronder gemeente Heerlen valt).
Genomen stappen t.b.v. ontwikkeling	In deze steden zijn tussen Rijk en Regio een bestuurlijke afspraak gemaakt over de Woningbouw op korte termijn: Heerlen-centrum (887 woningen, Heerlen), Geusselt en omgeving (972 woningen, Maastricht), Trega Zinkwit (950 woningen, Maastricht) en Middengebied C / Nieuwe Absbroek (274 woningen, Sittard Geleen). Hierbij worden 3.083 woningen versneld gerealiseerd (voor 2030) en worden bijbehorende mobiliteitsmaatregelen getroffen. Deze woningen en mobiliteitsmaatregelen lopen voor op een mogelijke grootschalige gebiedsontwikkeling in deze stad of regio.
Woningaantallen na 2030	**Heerlen**: 1.000 woningen voor 2030 en 3.200 woningen na 2030. **Sittard-Geleen**: 1.100 woningen voor 2030 en 1.750 woningen na 2030. **Maastricht**: 4.250 woningen voor 2030 en 3.500 woningen na 2030.
Binnen- of buitenstedelijk	**Heerlen en Sittard-Geleen**: Onbekend. **Maastricht**: Binnenstedelijk. Mogelijkheden voor verdichten rondom station en centrum en richting stadsranden.

Bijlage C - 7. Limburg Centraal – Zuidelijke steden (Heerlen, Maastricht, Sittard-Geleen)

Deel 3: Bereikbaarheid

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Nabijheid voorzieningen en arbeidsplaatsen	Gemeenten Heerlen en Sittard-Geleen zijn sterk stedelijk (gemiddelde oad van 1500 tot 2500 adressen per km^2). Gemeente Maastricht is zeer sterk stedelijk (gemiddelde oad van 2500 of meer adressen per km^2).
Huidige bereikbaarheid	Goed bereikbaar met IC (4x/u naar Eindhoven, waarvan 2x met overstap), regionale treinen en auto (A2/A76/A79).
Noodzaak investeringen infrastructuur	Verschillende lokale investeringen nodig (zie onder) om lokale en regionale bereikbaarheid op peil te houden. Op regionaal en nationaal niveau minder noodzaak tot grote investeringen.
Netwerkeffecten	Wegen: mogelijk beperkte extra druk op A2. Dit is drukke goederenroute, de A2 is een knelpunten in IMA hoog. OV: Geen knelpunt in IMA. Spoorcapaciteit is afhankelijk van de internationale ambities (Aken). Er lijkt weinig pendel vanuit Zuid-Limburg naar Eindhoven, Venlo of Nijmegen.
Ambitie vernieuwing mobiliteit	Mobiliteitsvisie **Heerlen**: inzet op duurzame en gezonde vervoersmiddelen Mobiliteitsvisie **Maastricht**: Maastricht werkt via het 'STOP'-principe. Dit principe wordt met een integrale weging toegepast bij de uitvoering van onze projecten. Verder bestaat o.a. het actieplan Fietsen.
Omvang benodigde investeringen	**Heerlen**: Succes verstedelijking afhankelijk van sociaaleconomische ontwikkeling regio, waarbij ook de samenwerking met Aken een rol speelt (bv vestiging RTWH Aachen in Heerlen). IC Heerlen – Aken kan dat stimuleren. **Maastricht**: Passerelle van het station staat al langer op de agenda. Gezien complexiteit hiervan rekening houden met € 69 tot 125 mln. Emplacement (deels) benutten circa €200 mln. Verbeteren verbinding tussen groene loper en de stad: lokale investeringen van circa €60 mln. Fietsbrug over de Maas circa €60 mln. Afslag 55 naar Randwyck-MECC-Ziekenhuis is incidenteel een probleem. Met extra woningbouw Randwyck mogelijk een groter probleem. Lokale ingrepen en mobiliteitstransitie: €15 mln. voor Heerlen en Sittard-Geleen, €20 mln. voor Maastricht.

Deel 4: Economie en werken

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Groei werkgelegenheid	Groei banen 1996 – 2022: Heerlen: 17% Maastricht: 21% Sittard-Geleen: 3%
Balans wonen-werken	Banen per 1000 inwoners (15-64 jaar): Heerlen: 842,4 Maastricht: 802,1 (*rekening houdend met studentenpopulatie*) Sittard-Geleen: 810,3
Toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde per km in € mln. Heerlen: 22-35 Maastricht: 35-78 Sittard-Geleen: 22-78
Vitaliteit gemeente	Sociaaleconomische index: Heerlen: Positie 49 (van 50) Maastricht: Positie 44 (van 50) Sittard-Geleen: Positie 39 (van 50)
Complexiteit energieopgave	Het energienetwerk staat onder druk. De kleur is nu rood en er zijn investeringen nodig om ruimte voor nieuwe aansluitingen te kunnen realiseren.
Aanwezigheid hoger onderwijs	Onder andere de Universiteit Maastricht en Zuyd Hogeschool bevinden zich binnen 25 km van Maastricht, Sittard-Geleen en Heerlen.
Planvoorraad bedrijventerreinen	**Heerlen**: Plannen op Emmaterrein en aan de oostflank van Brunssum. **Maastricht**: Plannen voor uitbreiding bestaande locaties en nieuwe locaties. **Sittard-Geleen**: Plannen voor uitbreiding bestaande locaties en nieuwe locaties.

Bijlage C - 8. Twente (Almelo, Enschede, Hengelo)

Introductie

Een nieuwe ontwikkeling is mogelijk langs de as die voert langs Barneveld, de Stedendriehoek (Deventer, Zutphen en Apeldoorn) tot aan de Twentse steden. Deze opgave is ook al belicht in de contourennotitie Nota Ruimte. Deze as kent nog geen grootschalige woningbouwlocaties. In de Twentse steden is verstedelijking mogelijk langs OV knopen. Ontwikkeling in geest van Brabantse Stedenrij en Oude Lijn (verdichten langs de bestaande OV knooppunten).

Deel 1: Water en bodem sturend

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Water en bodem sturend	Almelo: Groen Enschede: Groen Hengelo: Groen. Enkele gebieden ten zuiden en westen van Hengelo oranje. De beschikbaarheid van zoet water is een punt van zorg.

Groen: Bouwen is mogelijk. Er is geen of zeer laag risico vanuit het water- en bodemsysteem, maatlat toepassen is voldoende.
Geel: Bouwen is mogelijk. Mits kleine of middelgrote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een kleine of middelgrote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Oranje: Bouwen is mogelijk. Mits grote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een grote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Paars: Niet bouwen tenzij. De negatieve gevolgen door een ontwikkeling of de combinatie van kans en gevolg op wateroverlast- of slachtoffers is zo groot dat een ontwikkeling hier onwenselijk is, tenzij aan harde voorwaarden wordt voldaan.
Rood: Niet bouwen. Een ontwikkeling is niet toegestaan.

Deel 2: Wonen en verstedelijking

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Verwacht tekort op de woningmarkt	2,3% in regio Oost-Nederland
Aantrekkelijkheid gemeente	Woonaantrekkelijkheidsindex: Almelo: Positie 46 (van 50) Enschede: Positie 44 (van 50) Hengelo: Positie 45 (van 50)
Verstedelijkingsstrategie	Almelo, Enschede en Hengelo zijn geen onderdeel van een bestaand NOVEX-gebied. Er is een concept Regionale Stedelijke Investeringsagenda opgesteld. Die geeft richting aan de opgaven voor verstedelijking. Rijk heeft aangegeven mee te willen werken aan een verstedelijkingsstrategie.
Genomen stappen t.b.v. ontwikkeling	Uitwerking in SHE (Spoorzone Hengelo – Enschede) en verschillende omgevingsvisies. **Almelo**: Ontwikkelvisie Spoorzone Almelo vastgesteld door de raad, Gebiedsvisie Aalanderveld (Almelo Noord).
Woningaantallen na 2030	In de RSIA hebben de drie gemeenten en de provincie vastgelegd dat er ruimte en ambitie is voor de toevoeging van 60.000 woningen tot 2050 Woonvisie **Enschede**: Gemiddelde jaarlijkse netto toevoeging 1.000.
Binnen- of buitenstedelijk	Voornamelijk binnenstedelijk.

Bijlage C - 8. Twente (Almelo, Enschede, Hengelo)

Deel 3: Bereikbaarheid

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Nabijheid voorzieningen en arbeidsplaatsen	Gemeenten Almelo, Enschede en Hengelo zijn sterk stedelijk (gemiddelde oad van 1500 tot 2500 adressen per km^2). Binnenstedelijk beoogd, dus nabij centra Hengelo, Enschede, Almelo.
Huidige bereikbaarheid	**Almelo**: Goed bereikbaar per weg via A1, A35 en N36. Er is een spoorverbindingen richting Zwolle, Enschede en Utrecht. **Enschede**: Goed bereikbaar per weg via A1, N18 en A35. Enschede heeft treinverbindingen richting Amersfoort/ Utrecht, Zwolle en Duitsland (Gronau-Munster). OV-bereikbaarheid is daarmee op orde en kan uitgebreid worden. **Hengelo**: Goed bereikbaar per weg Via A1 en A35. Goede spoorverbindingen naar Zwolle, Enschede, Amersfoort/ Utrecht, Zutphen en Duitsland (Bad Bentheim-Berlijn). Er is regionaal veel aandacht voor doorstroming op de N35.
Noodzaak investeringen infrastructuur	Geen investeringen noodzakelijk. Om modal shift te bevorderen, kan frequentieverhoging op het spoor wenselijk zijn. Goede OV-/fietsverbinding naar station Almelo/Enschede/Hengelo, afhankelijk van waar de woningbouw plaatsvindt. Er loopt een MIRT onderzoek naar de Nedersaksenlijn.
Netwerkeffecten	Wegen: Er lijkt ruimte op HWN op A1, A35. N35 en N36 is vanuit verkeersveiligheid een aandachtspunt. N36 heeft capaciteitsprobleem rond Almelo. Voor de regio is ook de doorstroming een aandachtspunt, zoals A1/35 met MIRT project weefvak A35 Delden-Hengelo Zuid omdat opstroping hier terugslag geeft op de A1/A35 van Azelo naar Buren. OV: Traject Amersfoort - Hengelo spoorcapaciteit maximaal benut, tekort voor goederen (GNOE) en capaciteitstekort voor personenvervoer. Samenhang met routering internationale verbinding naar Berlijn.

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Ambitie vernieuwing mobiliteit	Autoafhankelijkheid blijft een risico in dit gebied. Beleid/regeling nodig om OV gebruik te stimuleren. Inzetten op STOMP principe en verdichting bij OV knopen. Mobiliteitsvisie **Almelo**: In de ontwikkelvisie Almelo Centraal wordt ingezet op STOMP én stedelijke verdichting nabij station. Mobiliteitsplan 2040 **Hengelo**: in hoog-stedelijk gebied staan voetganger en fietser centraal, mobiliteitshubs, deelmobiliteit Mobiliteitsvisie **Enschede** 2030: lopen, fiets, OV stimuleren, hubs.
Omvang benodigde investeringen	Lokale ingrepen en mobiliteitstransitie: €50 mln. per gemeente. Dit is exclusief capaciteitsvergrotingen voor het spoor.

Bijlage C - 8. Twente (Almelo, Enschede, Hengelo)

Deel 4: Economie en werken	
Criteria	**Antwoord / Omschrijving**
Groei werkgelegenheid	Groei banen 1996 – 2022: Almelo: 34% Enschede: 41% Hengelo: 37%
Balans wonen-werken	Banen per 1000 inwoners (15-64 jaar): Hengelo: 837,5 Enschede: 743,1 Almelo: 821,0
Toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde per km in € mln. Hengelo: 22-35 Enschede: 22-35 Almelo: 12-22
Vitaliteit gemeente	Sociaaleconomische index: Almelo: Positie 50 (van 50) Enschede: Positie 46 (van 50) Hengelo: Positie 27 (van 50)
Complexiteit energieopgave	Het energienetwerk staat onder druk. De kleur is nu oranje en er zijn investeringen nodig om ruimte voor nieuwe aansluitingen te kunnen realiseren.
Aanwezigheid hoger onderwijs	Universiteit Twente en hogeschool Saxion, AKI en ITC bevinden zich in Enschede en binnen 25 km van Hengelo en Almelo.
Planvoorraad bedrijventerreinen	Almelo: Plannen voor uitbreiding bestaande locaties en nieuwe locaties. Enschede: Plannen voor uitbreiding bestaande locaties en nieuwe locaties. Hengelo: Plannen voor uitbreiding bestaande locaties.

Bijlage C - 9. Stedendriehoek (Apeldoorn, Deventer, Zutphen)

Introductie

Een nieuwe ontwikkeling is mogelijk langs de as welke voert langs Barneveld, de Stedendriehoek (Deventer, Zutphen en Apeldoorn) tot aan de Twentse steden. Deze opgave is ook al belicht in de contourennotitie Nota Ruimte. Deze as kent nog geen grootschalige woningbouwlocaties. In de Stedendriehoek Apeldoorn, Deventer, Zutphen is kans voor verdichting. Bij Apeldoorn is mogelijk ruimte voor een uitleglocatie aan de andere kant van de A1. Voor Deventer is een nieuwe uitleglocatie boven Schalkhaar een mogelijkheid.

Deel 1: Water en bodem sturend

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Water en bodem sturend	Apeldoorn: Groen. Oostelijk van Apeldoorn geel en oranje. Deventer: Geel. Voor waterveiligheid en -doorstroming is de IJssel bij Deventer een flessenhals met een overstromingsrisico op langere termijn, ruimtelijke reservering is gemaakt. Zutphen: Oranje/geel

Groen: Bouwen is mogelijk. Er is geen of zeer laag risico vanuit het water- en bodemsysteem, maatlat toepassen is voldoende.
Geel: Bouwen is mogelijk. Mits kleine of middelgrote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een kleine of middelgrote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Oranje: Bouwen is mogelijk. Mits grote opgave. Ontwikkelen vraagt naast inrichting volgens de Maatlat om een grote aanvullende inspanning om klimaatadaptief te bouwen.
Paars: Niet bouwen tenzij. De negatieve gevolgen door een ontwikkeling of de combinatie van kans en gevolg op wateroverlast- of slachtoffers is zo groot dat een ontwikkeling hier onwenselijk is, tenzij aan harde voorwaarden wordt voldaan.
Rood: Niet bouwen. Een ontwikkeling is niet toegestaan.

Deel 2: Wonen en verstedelijking

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Verwacht tekort op de woningmarkt	2,9% in regio Zwolle/Stedendriehoek
Aantrekkelijkheid gemeente	Woonaantrekkelijkheidsindex: Apeldoorn: Positie 27 (van 50) Deventer: Positie 39 (van 50) Zutphen: Positie 39 (van 50)*
Verstedelijkingsstrategie	Geen onderdeel van een bestaand NOVEX-gebied. Regioarrangement 2023 van regio Stedendriehoek en bijbehorende uitvoeringsagenda 2023-2030. Er is gestart met het vormgeven van een verstedelijkingsstrategie. BZK heeft toegezegd actief deel te nemen aan de totstandkoming van deze strategie.
Genomen stappen t.b.v. ontwikkeling	Er bestaat een regionale structuurvisie uit 2007. Apeldoorn heeft recent een Omgevingsvisie 2040 vastgesteld. Deventer voert een verkenning uit voor woningbouw tot 2040. Studie naar regionale verstedelijking is gestart, opbrengst contourenschets zomer 2024.
Woningaantallen na 2030	In totaal circa 40.000 woningen, waarvan er al 24.000 zijn afgesproken in de woondeal. Het gaat dus na 2030 om minimaal ca. 16.000 woningen (met een doorkijk naar 2050).
Binnen- of buitenstedelijk	In Regioarrangement staat: ‘Inbreiden gaat voor uitbreiden’. Naast inbreidingslocaties geven de steden aan uitbreidingslocaties aan (stadsrand) c.q. aan uitbreidingen te denken. De uitkomst van de verstedelijkingstudie gaat hier richting aan geven, In potentie is groei voor alle gemeenten mogelijk, zwaartepunt ligt in het “bundelingsgebied”.

* Aanname: Woonaantrekkelijkheidsindex Zutphen vergelijkbaar met Deventer (Zutphen is geen onderdeel van de Atlas).

Bijlage C - 9. Stedendriehoek (Apeldoorn, Deventer, Zutphen)

Deel 3: Bereikbaarheid

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Nabijheid voorzieningen en arbeidsplaatsen	Gemeenten Apeldoorn, Deventer en Zutphen zijn sterk stedelijk (gemiddelde oad van 1500 tot 2500 adressen per km^2).
Huidige bereikbaarheid	**Apeldoorn-Deventer**: Binnenstad is goed bereikbaar met OV met IC-verbindingen Utrecht - Enschede en Zwolle - Roosendaal. Buitengebied is minder goed ontsloten. Liggen aan de A1. De verbreding A1 Oost is bijna afgerond. **Zutphen**: Niet goed bereikbaar per auto, want ligt ver van snelwegen als A1, A50 en A12. Er is ook geen directe treinverbinding richting de Randstad (omreizen en/of overstappen) via Arnhem, Apeldoorn of Deventer.
Noodzaak investeringen infrastructuur	**Deventer**: Geen, mits woningbouw in invloedsgebied station Deventer. Anders goed fiets/Ov-verbinding met het station nodig. **Zutphen**: Verbetering treinproduct op IJssellijn (Zwolle - Deventer - Zutphen - Arnhem) alleen mogelijk indien spoorverdubbeling Zwolle - Deventer en vrije kruitsing Arnhem Velperpoort. Niet duidelijk hoe autobereikbaarheid te verbeteren.
Netwerkeffecten	Weg: Potentiële bewoners willen snel in Utrecht en Amersfoort zijn, eenzijdige pendel risico. Extra druk op A1, welke vastloopt bij knooppunt Hoevelaken. A1 is IMA knelpunt. OV: In de IMA zijn op de corridor Amersfoort-Hengelo en Zwolle-Enschede geen vervoerknelpunten in reizigerstreinen geconstateerd. Wel zijn er knelpunten in de IC's op het traject Amersfoort –Amsterdam Zuid.
Ambitie vernieuwing mobiliteit	**Apeldoorn**: Visie om binnenstad te ontwikkelen als Stadspark, is inmiddels vertaald naar beleid autoluwe binnenstad.
Omvang benodigde investeringen	**Deventer**: Wens van gemeente voor een 3e perron: kosten geschat op € 100 mln. De regio wenst op termijn mogelijk verdergaande maatregelen, afhankelijk van waar de ruimtelijke opgaven een plek krijgen. Sommige mogelijk vergaand zoals een derde (los van de spoorbrug) IJsselbrug bij Deventer, in combinatie met bypass en verstedelijking.

Deel 4: Economie en werken

Criteria	Antwoord / Omschrijving
Groei werkgelegenheid	Groei banen 1996 – 2022: Apeldoorn: 44%, Deventer: 44%, Zutphen: 14%
Balans wonen-werken	Banen per 1000 inwoners (15-64 jaar): Apeldoorn: 860,1, Deventer: 732,6, Zutphen: 584,8
Toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde per km in € mln. Apeldoorn: 12-35, Deventer: 6-22, Zutphen: 6-22
Vitaliteit gemeente	Sociaaleconomische index: Apeldoorn: Positie 11 (van 50) Deventer: Positie 23 (van 50) Zutphen: Positie 23 (van 50)*
Complexiteit energieopgave	Het energienetwerk staat onder druk. De kleur is nu rood en er zijn investeringen nodig om ruimte voor nieuwe aansluitingen te kunnen realiseren.
Aanwezigheid hoger onderwijs	Hogeschool Saxion bevindt zich in Apeldoorn en Deventer en daarmee binnen 25 km van Zutphen.
Planvoorraad bedrijventerreinen	**Apeldoorn**: Plannen voor uitbreiding bestaande locaties en nieuwe locaties. **Deventer**: Geen plannen voor uitbereiding of nieuwe locaties. **Zutphen**: Plannen voor uitbreiding bestaande locaties.