Toelichting kansen grootschalige woningbouw in Gelderland

Stedendriehoek: Apeldoorn, Deventer en Zutphen

De Stedendriehoek is centraal gelegen in Nederland en ligt in Gelderland en Overijssel. De regio bestaat uit acht gemeenten met bijna een half miljoen inwoners. De gemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Heerde, Lochem, Voorst en Zutphen maken deel uit van de regio. De Stedendriehoek is erg divers: er zijn grotere steden, waarvan twee met een middeleeuwse binnenstad, en diverse kernen in een groene omgeving. De regio wordt doorkruist door de A1, de A50 en spoorlijnen.

De Stedendriehoek is al genoemd in de Contourennotitie Nota Ruimte en we zien graag dat dit wordt omgezet naar een definitieve aanwijzing als grootschalige woningbouwlocatie.

Aantallen en locaties

De gezamenlijke gemeenten hebben in 2021 samen met beide provincies een ambitie vastgelegd voor toevoegen van 40.000 woningen in de periode tot en met 2040. Momenteel werkt de regio deze ambitie uit in een verstedelijkingsstrategie: verstedelijking in balans. Deze strategie heeft een doorkijk naar 2050 met de verschillende ruimtelijke opgaven waar we voor staan, passend bij de kwaliteiten, principes en in balans met het landelijk gebied en de natuur en hoe we deze opgaven willen uitvoeren.

Voor de periode tot 2035 heeft de Stedendriehoek zich tot doel gesteld om **circa 30.000 woningen** te realiseren, vooral in Apeldoorn, Deventer en Zutphen. Zeker een derde van de opgave gaat naar verwachting vormkrijgen in Apeldoorn, op locaties zoals de Spoorzone (2.000 woningen) en de Kanaalzone (1.750 woningen). In Deventer gaat ook bijna een derde van de opgave vormkrijgen. Bij Zutphen worden nabij de binnenstad en het station nog mogelijkheden voorzien voor minstens 1.000 woningen en ook op ander locaties zijn er nog mogelijkheden. Een deel van de locaties in de genoemde periode nemen we mee in de verkenning van de verstedelijkingsstrategie.

Waar het proces nu staat

In de Stedendriehoek zijn er al heel wat locaties in beeld en zijn er al afspraken over een ambitie tot 40.000 woningen die door alle gemeenten zijn geaccordeerd. Veel is al helder, maar een beperkt deel van de locaties voor woningbouw op de langere termijn moet nog bepaald worden. Dit gebeurt binnen de uitwerking van de verstedelijkingsstrategie, die dit jaar van start is gegaan.

Waar hulp bij nodig is

Samenwerking met het rijk is nodig om onder meer de volgende knelpunten goed aan te kunnen:

- Uitgangspunten rond de omgang met **water en bodem** zijn cruciaal voor het bepalen van woningbouwlocaties. Want de IJssel stroomt door de Stedendriehoek. En vanaf de Veluwe loopt een uitgebreid bekensysteem naar de rivier. Duidelijkheid in het beleid rond water en bodem, en keuzes rond de IJssel, zijn nodig om de woningbouw goed in te kunnen passen.
- Voor deze regio is het qua **mobiliteit** van belang het bereikbaar maken en houden van de kernen, het opwaarderen van treinstations en treinverbindingen, regionale fietsverbindingen en een betere doorloop op het wegennet. Een betere infra en ontsluiting van Apeldoorn en Zutphen is hard nodig bij deze woningbouwopgave.
- Voor de woningbouwopgave is hulp nodig rond **stikstofopgave**. Want in de stedendriehoek is er veel agrarisch gebied, veel natuur en een forse woningbouwopgave. Er zijn drie grote Natura2000 gebieden: de Veluwe, de uiterwaarden van de IJssel en de landgoederen bij Brummen. Alle woningbouw ligt daarmee in de nabijheid van stikstofgevoelige natuur.
- Er is duidelijkheid nodig wat betreft **netcongestie**, rond de uitbreiding en capaciteit van het elektriciteitsnetwerk. Wanneer is de capaciteit op orde en welke oplossingen zijn er tot die tijd? Met wat we nu weten is er in de regio ruimte voor nog slechts 7.000 nieuwbouwwoningen en voor de verduurzaming van 7.000 bestaande woningen. Dat is te weinig voor wat nodig is.

provincie Gelderland

Doetinchem

Doetinchem heeft een verzorgingsgebied van circa 400.000 inwoners van de Achterhoek en wil zelf doorgroeien naar 70.000 inwoners. Groei is nodig om regionale voorzieningen overeind te houden, zoals het streekziekenhuis, de schouwburg en het winkelgebied. Groei is ook van belang om voldoende arbeidskrachten aan te trekken nu de Achterhoek te maken krijgt met een dubbele vergrijzing. De Achterhoek wordt in het voorontwerp van de Nota Ruimte beschouwd als een luwere regio.

In 2022 is besloten € 150 miljoen te investeren in de RegioExpress tussen Arnhem-Nijmegen en Doetinchem, deze lijn kan meer maatschappelijk rendement krijgen met hoogstedelijke bebouwing bij station Doetinchem. De woningnood in de Groene Metropool is groot en groeiende (5,9%). Doetinchem kan hierbij iets verlichting bieden en een alternatief zijn voor mensen die geen huis kunnen vinden in bijvoorbeeld Arnhem of Nijmegen, of verder weg vanuit de Randstad.

Aantallen en locaties

In de Doetinchem kunnen tot en met 2035 **circa 5.500 woningen** gerealiseerd worden. Ongeveer 4.000 woningen daarvan worden gerealiseerd in de Spoorzone, de binnenstad en centrum Noord onder de noemer ‘Stad aan de Oude IJssel’.

Waar het proces nu staat

De groeiambitie van Doetinchem ligt vast in de omgevingsvisie ‘Doetinchem, kloppend hart van de Achterhoek’ (raadsbesluit november 2023). Onderdeel daarvan is de woonvisie ‘Stad met dorpse allure (raadsbesluit april 2023) waarin meer specifiek het woonbeleid is omschreven. Uitgangspunt is Doetinchem als compacte stad met 75% binnenstedelijk ontwikkeling en 25% ontwikkeling aan stads- en dorpsranden.

In de Spoorzone zijn al meerdere grondposities verworven door de gemeente. En aan de stadsranden zijn een aantal hectare grond aangekocht.

Waar hulp bij nodig is

Doetinchem kent relatief weinig knelpunten als het gaat om woningbouw. Zo is stikstof geen issue in Doetinchem. En met water en bodem rekening houden, dat is al praktijk; zo is recent een wijk in het centrum wateradaptief gebouwd. Netcongestie vormt momenteel geen probleem voor woningbouw, maar wel voor alle andere functies die tegelijk ontwikkeld moeten worden om een veelzijdige, levendige wijk te creëren. Wel is samenwerking en ondersteuning nodig voor de volgende knelpunten:

- In het stationsgebied zijn meerdere **bedrijven** gelegen. Voor een eventuele sanering of verplaatsing van de industrie langs de Oude IJssel ontbreekt het aan expertise en investeringsvermogen.
- Doetinchem kende de afgelopen vijf jaar een bouwproductie van gemiddeld zo’n 275 woningen per jaar. Dit is onvoldoende om de groeiambitie waar te maken, daarvoor moet de productie naar 600 woningen per jaar, meer dan een verdubbeling. Qua **ambtelijke capaciteit** is ondersteuning noodzakelijk om die versnelling aan te brengen.
- Op het vlak van **mobiliteit** zijn diverse investeringen nodig, investeringen die ook bredere regionale effecten hebben. Zo moeten er knelpunten in centrumring opgelost worden. Ook ondertunneling van de Europaweg lijkt nodig, omdat daar nu veel doorgaand en regionaal verkeer overheen rijdt; ,et de komst van de geplande grootschalige ruimtelijke ontwikkeling en de Regioexpres (die zorgt voor het frequenter afsluiten van de spoorwegovergang) is ondertunneling noodzaak. Daarnaast is in de spoorzone een mobiliteitshub gepland, met ook een regionale functie. De benodigde investering in deze hub (al dan niet in combinatie met een stadsrandhub aan de A18) staat onder druk.

provincie Gelderland

Liemers: Duiven, Westervoort en Zevenaar

Duiven, Westervoort en Zevenaar (samen 85.000 inwoners) zijn drie forse kernen langs de A12 en de spoorlijn Arnhem-Duitse grens/Doetinchem. Er zijn verdichtingskansen bij de drie stations in deze kernen. Bouwen nabij de stations in combinatie met een robuust openbaar vervoers- en fietsnetwerk voorkomt dat de doorstroming op de A12 onnodig veel meer gestremd wordt dan nu al het geval is.

Deze gemeenten zijn onderdeel van de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen. Het woningtekort in Nijmegen behoort tot de landelijke top en ook in Duiven, Westervoort en Zevenaar is er sprake van een fors woningtekort (4,5%). De gemeenten werken met de regio aan een gebiedsprogramma vanuit de ambities uit de verstedelijkingsstrategie en het NOVEX-ontwikkelperspectief. Dit geeft een doorkijk naar 2040 met de verschillende ruimtelijke opgaven.

Een belangrijke doelstelling is om in deze gemeenten zoveel mogelijk binnenstedelijk woningen te realiseren, onder andere omdat dit leidt tot een kleinere toename van automobiliteit, zeker als nabij stations gebouwd wordt. Dit is noodzakelijk vanwege de vele reeds aanwezige mobiliteitsknelpunten in de regio. Door te verdichten in de spoorzones, kunnen de groene ruimtes tussen deze kernen opengelaten en versterkt worden, als contramal voor de verstelijking. Door verdichting nabij het spoor en snelfietsroutes ontstaat meer draagvlak voor hoogwaardig openbaar vervoer en voor lagere parkeernormen. Deze gemeenten en de regio zetten in op een integrale gebiedsaanpak waarbij de mobiliteitsvisie, onze visie qua stedelijke uitloopgebieden en de woon(zorg)visie samenkomen.

Aantallen en locaties

In Duiven, Westervoort en Zevenaar kunnen **8.000 woningen** gerealiseerd worden, waarvan een groot deel in Zevenaar. Dit blijkt uit recente verkenningen naar de spoorzones en dat is fors meer dan de 4.100 woningen die tot voor kort in beeld waren in het kader van de woondeal van 2023. Ruim de helft van deze 8.000 woningen kan vormkrijgen nabij de drie stations in deze kernen.

Waar het proces nu staat

In de omgevingsvisies van de betrokken gemeenten zijn de stationslocaties van Duiven, Westervoort en Zevenaar benoemd als locaties voor woningbouw. Recente verkenningen laten hier ook een gebiedspotentieel zien voor woningbouw, al zal daarvoor wel onder meer een bedrijventerrein en ander bestaand vastgoed getransformeerd moeten worden. De eerste gesprekken met grote grondeigenaren zijn gevoerd en voor een deel zijn de gemeenten zelf eigenaar. Vooruitlopend op het MIRT-onderzoek spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens is, in opdracht van de regio, recent een onderzoek naar de gelijkvloerse overwegen in deze gemeenten door Movares afgerond.

Waar hulp bij nodig is

Samenwerking met het rijk is nodig om onder meer de volgende knelpunten goed aan te kunnen:

- Er is steun nodig om te zorgen dat de regio niet verder vastloopt qua **mobiliteit**. In de huidige plannen wordt uitgegaan van de aanleg en verbreding van de A12 en A15, maar dit is met de nieuwe woningbouwplannen niet afdoende. Belangrijk hierbij zijn de aanleg van ontbrekende schakels in de fietsinfrastructuur en de realisatie hoogwaardig openbaar vervoer.
- In de stationsgebieden zal het, conform het uitgevoerde Movares-onderzoek, nodig zijn om tot **ongelijkvloerse spoorwegovergangen** te komen.
- Deze gemeenten hebben baat bij procesbegeleiding rond **bedrijfsverplaatsingen**, want in de stationsgebieden zijn diverse bedrijven gelegen.
- Er is steun nodig bij het opstellen van een **gezamenlijk gebiedsprogramma** om de plannen te concretiseren, met aandacht voor onder meer mobiliteit, milieu, water en bodem.

provincie Gelderland

Tiel

Tiel ligt centraal in Nederland, dichtbij Utrecht en Den Bosch. De woningvraag is er groot. De gemeente vervult een centrumfunctie voor de regio Rivierenland.

Tiel is een belangrijk logistiek knooppunt over weg en water, dankzij de centrale ligging aan de A15, het Amsterdam-Rijnkanaal en de Waal. Er is 200 hectare bovenregionaal bedrijventerrein ontwikkeld, wat veel nieuwe werkgelegenheid geeft. Deze werknemers willen graag in de omgeving van Tiel wonen. Woningbouw draagt er ook aan bij dat er voldoende opgeleid personeel beschikbaar is voor bedrijven.

Grootschalige woningbouw is ook essentieel om de centrumfunctie van Tiel voor de regio Rivierenland toekomstbestendig te maken; het gaat dan onder meer om voorzieningen rond boodschappen, zorg, welzijn en cultuur. De combinatie van een centrumfunctie met de beschikbaarheid van veel betaalbare woningen heeft er helaas toe geleid dat de samenstelling van de bevolking uit balans is geraakt: er zijn relatief veel inwoners met minder financiële en sociale draagkracht.

- De leefbaarheid in Tiel is het zwakst van heel Gelderland.
- De Tielse woningvoorraad bestaat voor meer dan 70% uit betaalbare woningen, waarvan de helft sociale huur en ook veel woningen met een relatief lage WOZ-waarde.
- Tiel vangt veel arbeidsmigranten op: er wonen nu 4.000 arbeidsmigranten, terwijl er maar 400 in de gemeente werken. Ook andere kwetsbare doelgroepen wonen bovengemiddeld vaak in Tiel.

Dit alles heeft effect op de leefbaarheid en het draagvlak onder voorzieningen. Daarom is het voor Tiel belangrijk om te groeien, om de leefbaarheid en sociaal-economische draagkracht van de stad te versterken.

Aantallen en locaties

In Tiel kunnen **bijna 5.000 woningen** gerealiseerd worden, waarvan 1.600 via de uitbreidingswijk Passewaaij en ruim 1.200 nabij het station (o.a. Veilingkwartier en Lingehoven) en binnenstedelijk. Voor nog eens ruim 2.000 woningen is voldoende ruimte te vinden op andere locaties in Tiel.

Waar het proces nu staat

Voor woningbouwontwikkeling steekt Tiel haar nek uit en is er een actieve samenwerking met marktpartijen. Een PPS gaat Tiel niet uit de weg. Tiel heeft ook twee woningbouwversnellers aangenomen, om het bouwtempo te verhogen. Verder is een ‘opgaveregisseur schaalsprong’ aangesteld om de regie te versterken. Bestuurlijk is er draagvlak voor het opnemen van de stevige woningbouwambitie in de nog te ontwikkelen omgevingsvisie van Tiel.

Waar hulp bij nodig is

Met de provincie werkt Tiel al samen, onder andere rond het project Passewaaij. Ook samenwerking met het rijk is nodig, onder meer om de volgende knelpunten goed aan te kunnen:

- Er zijn nog **onderzoeken** te doen rond stikstof en water en bodem. Hierbij zijn middelen en expertise vanuit de rijksoverheid nodig om tot goede analyses en conclusies te komen.
- Er zijn oplossingen nodig voor de **netcongestie**. De netcongestie is zeer nijpend in de regio Rivierenland. We gaan aan de slag met tijdelijke en structurele oplossingen. Daarvoor vragen we middelen (opvang kosten vraagreductie en energie-efficiëntie, lokale optimalisatie en meer).
- Ondersteuning qua **ambtelijke capaciteit** is noodzakelijk om een versnelling aan te brengen. Want Tiel kende de afgelopen vijf jaar een bouwproductie van gemiddeld zo’n 160 woningen per jaar en de productie moet naar circa 400 woningen per jaar.
- Verbetering van de **bereikbaarheid** over weg en spoor is nodig om de woningbouw verantwoord te kunnen realiseren. Denk daarbij aan het verbeteren van de ontsluiting van Tiel met een derde ontsluitingsweg op de rijksweg A15. En denk aan het tegengaan van de structurele files op de A15 tussen Deil en Valburg, die zullen toenemen met het doortrekken van de A15 bij Arnhem. Ook het versterken van de spoorverbindingen met de omliggende grote steden en het behoud van goed openbaar vervoer dragen bij aan een goed woonklimaat in Tiel.

provincie Gelderland

Nijkerk

Nijkerk ligt centraal in Nederland, naast Amersfoort en op het schakelpunt van de Randstad en de 'Bandstad' bij de Veluwe. Vanwege de centrale ligging, de goede bereikbaarheid en het landschap is Nijkerk een heel gewilde gemeente voor woningzoekenden, ook voor mensen uit de Randstad.

Nijkerk is gelegen aan de A28 en A1, bij knooppunt Hoevelaken. En aan de spoorcorridors Zwolle-Amersfoort-Utrecht en Amersfoort-Ede/Wageningen. Het gebied Oostelijk Nijkerk (ook wel Regiopoort Nijkerk) ligt bij het stationsgebied aan de oostkant van de stad en heeft met de aanwezigheid van landgoed de Salentein een bijzondere groene kwaliteit op loopafstand. Ook ligt het station op loopafstand van het centrum van Nijkerk. Grenzend aan het station liggen woonwijken, scholen en sportvoorzieningen.

Er zijn kansen om samen met Putten de woningbouwopgaven aan te pakken. Zo kunnen integrale ontwikkelingen vorm krijgen die gemeentegrenzen overstijgen. Denkend vanuit een regionale verstedelijkingsopgave is bijvoorbeeld een aaneenschakeling van 'parels' van woningbouwlocaties te maken langs de spoorcorridor richting Harderwijk. Zo kan ook een goede bereikbaarheid van deze locaties worden gerealiseerd.

Defensie zoekt een locatie voor een grootschalige kazerne van circa 500 hectare, die plek moet bieden aan ruim 8.000 militairen en opleidingsplaatsen. Een van de mogelijke locaties ligt vlakbij Nijkerk, in Zeewolde. Dit zou de urgentie van forse woningbouw vergroten.

Nijkerk beschikt al over vrij veel harde plancapaciteit, de aantallen woningen die we noemen zijn daardoor ook reëel om te bouwen. Ook de afgelopen jaren heeft Nijkerk flink gebouwd. Nijkerk ligt bij de Veluwe, maar er is nog geen sprake van grote knelpunten vanwege stikstof.

Aantallen en locaties

In Nijkerk is de **ambitie circa 5.800 woningen** te realiseren, waarvan circa 3.600 in de kern en een deel in hoge dichtheden rond het station. In het gebied Oostelijk Nijkerk gaan circa 2.000 woningen gerealiseerd worden. Als we de grootschalige woningbouw gezamenlijk met Putten gaan oppakken, is de realisatie van nog eens 1.400 woningen extra denkbaar.

Waar het proces nu staat

Voor de woningbouwplannen zijn al locaties in beeld en opgenomen in de gemeentelijke omgevings-visie, wel is nadere afstemming met de gemeenteraad nodig. Met Putten is verdere afstemming nodig.

Waar hulp bij nodig is

Samenwerking met het rijk is nodig om onder meer de volgende knelpunten goed aan te kunnen:

- Op het vlak van **mobiliteit** zijn diverse investeringen nodig, te denken valt onder meer aan mobiliteitsmaatregelen bij Knooppunt Hoevelaken, op provinciale wegen en de aansluiting op de A28. Door frequenter treinen te laten rijden tussen Harderwijk en Amersfoort, wordt de trein naar Utrecht en Amsterdam concurrerend ten opzichte van de auto. Zo worden ook knooppunt Hoevelaken en de ring rond Utrecht ontlast. De verkeersveiligheid rond het station is een aandachtspunt.
- Afdekking van **onrendabele toppen** is van belang, vooral bij de binnenstedelijke locaties.
- Ook zijn oplossingen nodig voor de **netcongestie**. Wanneer is de capaciteit op orde en welke oplossingen zijn er tot die tijd? De realisatie van een extra onderstation is al in voorbereiding.
- Ook is ondersteuning qua **ambtelijke capaciteit** noodzakelijk om de voorgestelde versnelling in de woningbouw te realiseren.

provincie Gelderland