



VAM

Verstedelijkingsalliantie
Monitor 2023



11.10.2024

De Verstedelijkingsalliantie is een samenwerkingsverband van acht gemeenten langs de spoorlijn Leiden-Dordrecht (met aftakking naar Zoetermeer), de provincie Zuid-Holland en de MRDH. Kern van de alliantie ligt bij de binnenstedelijke woon- en werkmilieus in Zuid-Holland. De vraag naar binnenstedelijk wonen en werken in deze gebieden is groot; tegelijkertijd zijn deze locaties de meest complexe ontwikkellocaties. Doel van de Verstedelijkingsalliantie is de ontwikkeling van de binnenstedelijke locaties te versnellen, zodat vooral op de middellange termijn het aanbod van woningen op peil blijft. Om effectief te werken aan het oplossen van knelpunten is door de alliantie een Top-13 van locaties opgesteld, waar de meeste prioriteit ligt.

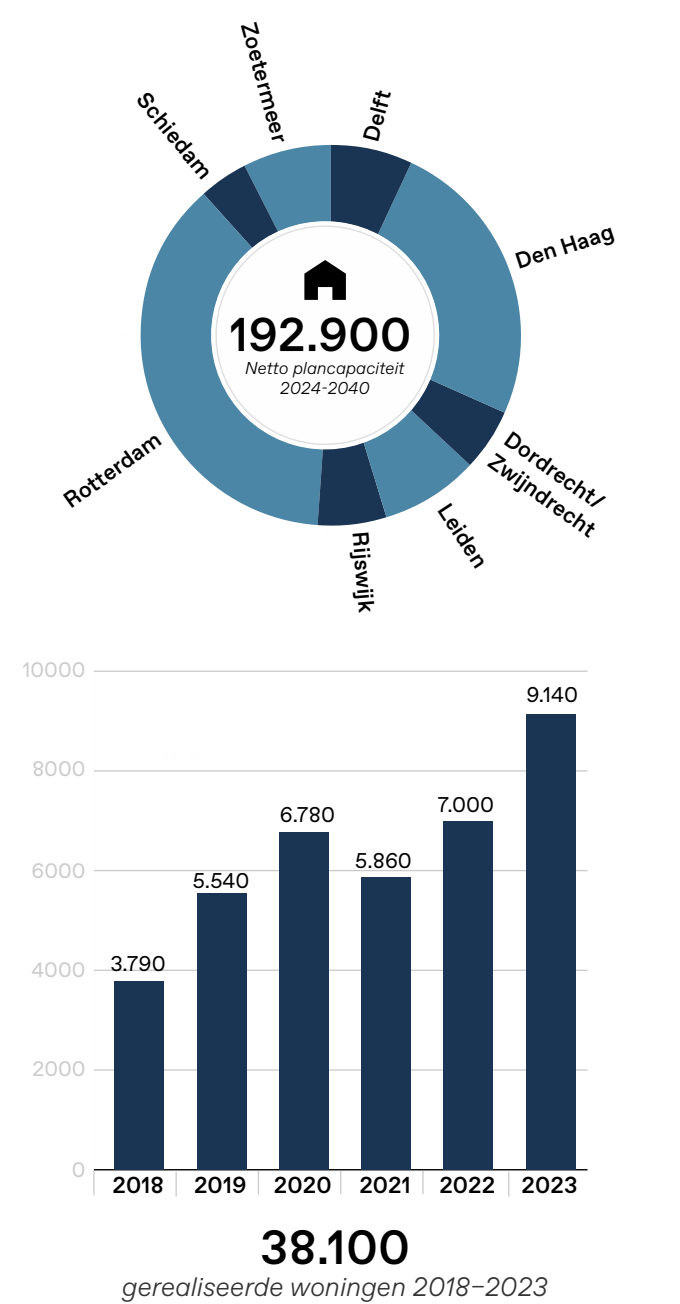
Monitoring

Inzicht in feitelijke ontwikkelingen is voor het samenwerkingsverband van groot belang. Om die reden heeft de alliantie begin 2018 besloten jaarlijks een monitor op te stellen om ontwikkelingen te kunnen volgen. Het voorliggende rapport is de vierde uitgave van deze monitor. Doel van de monitor is inzicht te geven in de voortgang van de Verstedelijkingsalliantie wat betreft woningbouw, werkmilieus en andere functies. Uitgangspunten van de monitor zijn: compact, doelgericht, helder, overeenstemming over gegevens, meerjarig en eenvoudig te gebruiken. De monitor geeft inzicht in gegevens op drie schaalniveaus: Verstedelijkingsalliantie als geheel (acht gemeenten), gemeenteniveau en niveau van de Top-13 locaties. De tijdshorizon van de Verstedelijkingsalliantie is 2040.

Plancapaciteit 2024 tot 2040

De netto plancapaciteitfort tussen 2024-2040 in de 8 gemeenten is 192.900 woningen. Van de plancapaciteit is ca. 12% (23.600 woningen) gepland om gerealiseerd te worden in de periode t/m 2025 (korte termijn), 47% (90.000 woningen) staat in de planning om gerealiseerd te worden in de periode 2026 t/m 2030 (middellange termijn), en 34% (64.700 woningen) staat in de planning om gerealiseerd te worden in de periode 2031 t/m 2040 (lange termijn). Daarnaast zijn er 12.100 woningen in Den Haag die vertrouwelijk zijn, dus de periode van oplevering is ten tijde van dit rapport niet openbaar gemaakt (6% van de netto plancapaciteit). Er zijn ook 2.000 woningen in Zwijndrecht

Spoorzone meegeteld in de plancapaciteit van Dordrecht, zoals gevraagd door de Gemeente Dordrecht (1% van de netto plancapaciteit).



Ontwikkeling in de plancapaciteit

In 2017 vond een eerste inventarisatie plaats over de periode 2017 t/m 2040, dat resulteerde in een plancapaciteit van 170.000 woningen. Dit aantal is als uitgangspunt genomen voor de afspraken tot 2040. Sindsdien heeft de planmonitor gemeten hoe deze plancapaciteit zich heeft ontwikkeld. De plancapaciteit weerspiegelt elk jaar ook de gerealiseerde woningen in het jaar en de plannen die in het jaar zijn toegevoegd of verwijderd. Als we kijken naar de planmoni-

tor door de jaren heen, zien we dat de bruto plancapaciteit is gegroeid, van 188.400 woningen in VAM 2019, 201.000 woningen in VAM 2020, 219.200 woningen in VAM 2021 tot 204.000 woningen in de deze VAM 2023. Aangezien we dit jaar ook concrete sloopcijfers (11.100 woningen in de periode 2024-2040) hebben, kunnen we ook de netto plancapaciteit in VAM 2023 meten, namelijk 192.900 woningen in de periode 2024-2040.

Opgeleverde woningen

Het jaarlijks aantal opgeleverde woningen laat geen stijgende lijn zien maar fluctueert. Totaal zijn in de periode 2018 t/m 2023 38.100 woningen gerealiseerd.

Top-13 locaties

De Top-13 locaties zijn grote gebiedsontwikkelingen op binnenstedelijke transformatielocaties waar de Verstedelijkingsalliantie prioriteit aan geeft. Op deze locaties worden 129.000 woningen gerealiseerd (netto), dat is 67% van de totale woningbouwproductie. Op deze locaties spelen wel een aantal belemmeringen die moeten worden weggenomen voordat er gebiedsontwikkeling kan plaatsvinden. De belangrijkste knelpunten die van doorslaggevende betekenis voor de Top-13 gebieden zijn: aanleg/verbetering HOV en/of stations, verplaatsing van hinder gevende functies, mengen van wonen en werken, geluidshinder, investeringscapaciteit van corporaties en routes voor gevaarlijke stoffen. Op alle locaties belemmeren deze knelpunten (hoogwaardige) gebiedsontwikkeling en de haalbaarheid van de businesscases.

BO MIRT en Verstedelijkingsakkoord

De Verstedelijkingsalliantie werkt samen met het Rijk aan oplossingen van de genoemde knelpunten. In 2019 hebben Rijk en regio het Verstedelijkingsakkoord zuidelijke Randstad ondertekend. Dit akkoord behelst een integrale strategie voor wonen, werken en mobiliteit in de zuidelijke Randstad en bevat afspraken om de randvoorwaarden voor binnenstedelijke ontwikkeling op orde te krijgen. Een van de gemaakte afspraken is dat Rijk en regio de fasering en programmering van de woningbouw inzichtelijk maken, alsmede de gerealiseerde aantallen. Deze monitor is een invulling van die afspraak.

- Delft
- Den Haag
- Dordrecht
- Leiden
- Rijswijk
- Rotterdam
- Schiedam
- Zoetermeer

Overzicht: 8 gemeenten

Op deze pagina vindt u het overzicht van de verwachte woningaantallen per gemeente die deel uitmaakt van de Verstedelijkingsalliantie.

De VA Monitor houdt de woningbouwontwikkeling in de volgende gemeenten bij:

1. Delft
2. Den Haag
3. Dordrecht
4. Leiden
5. Rijswijk
6. Rotterdam
7. Schiedam
8. Zoetermeer



204.000*

Bruto plancapaciteit
2024-2040



192.900*

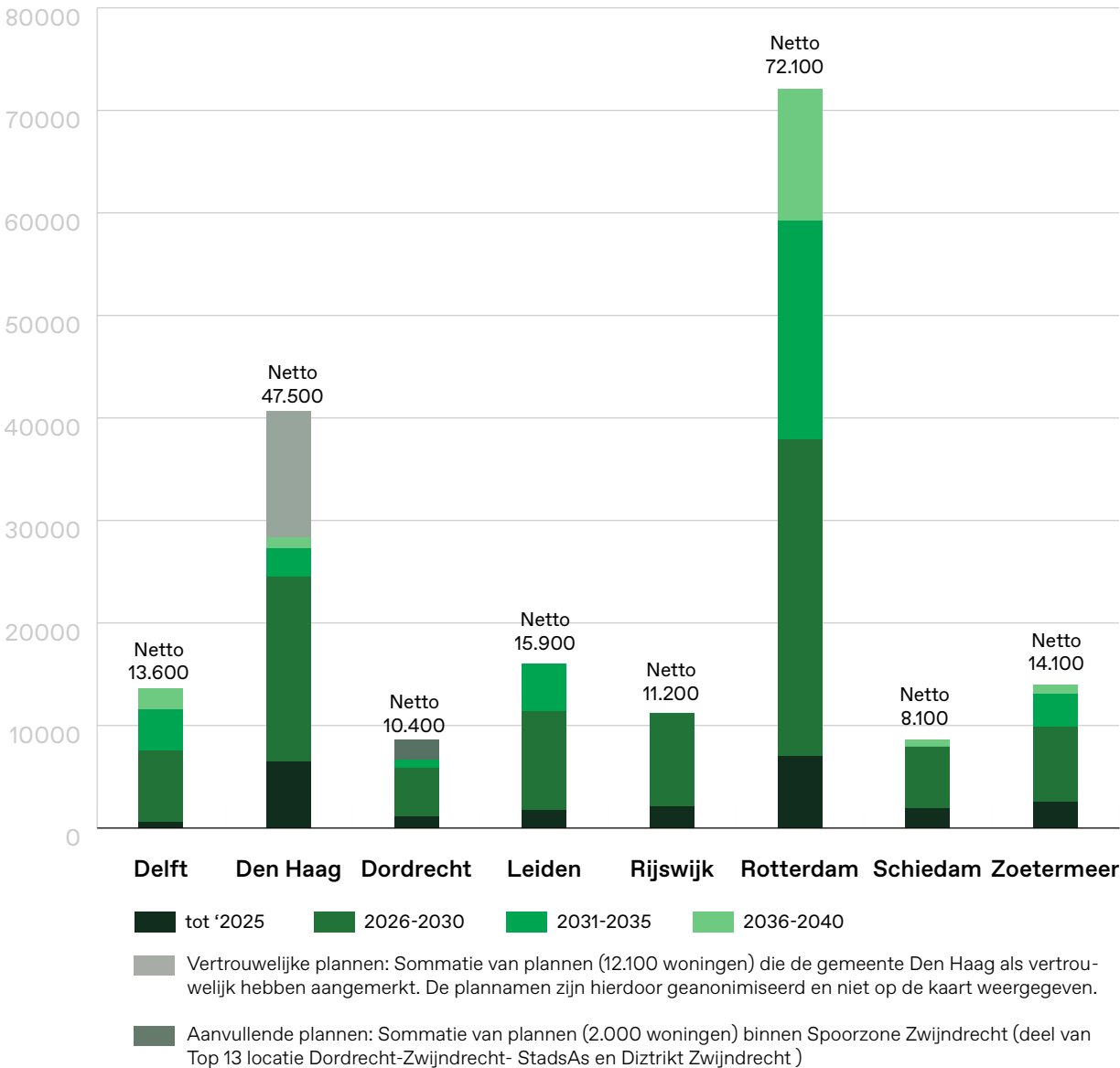
Netto plancapaciteit
2024-2040



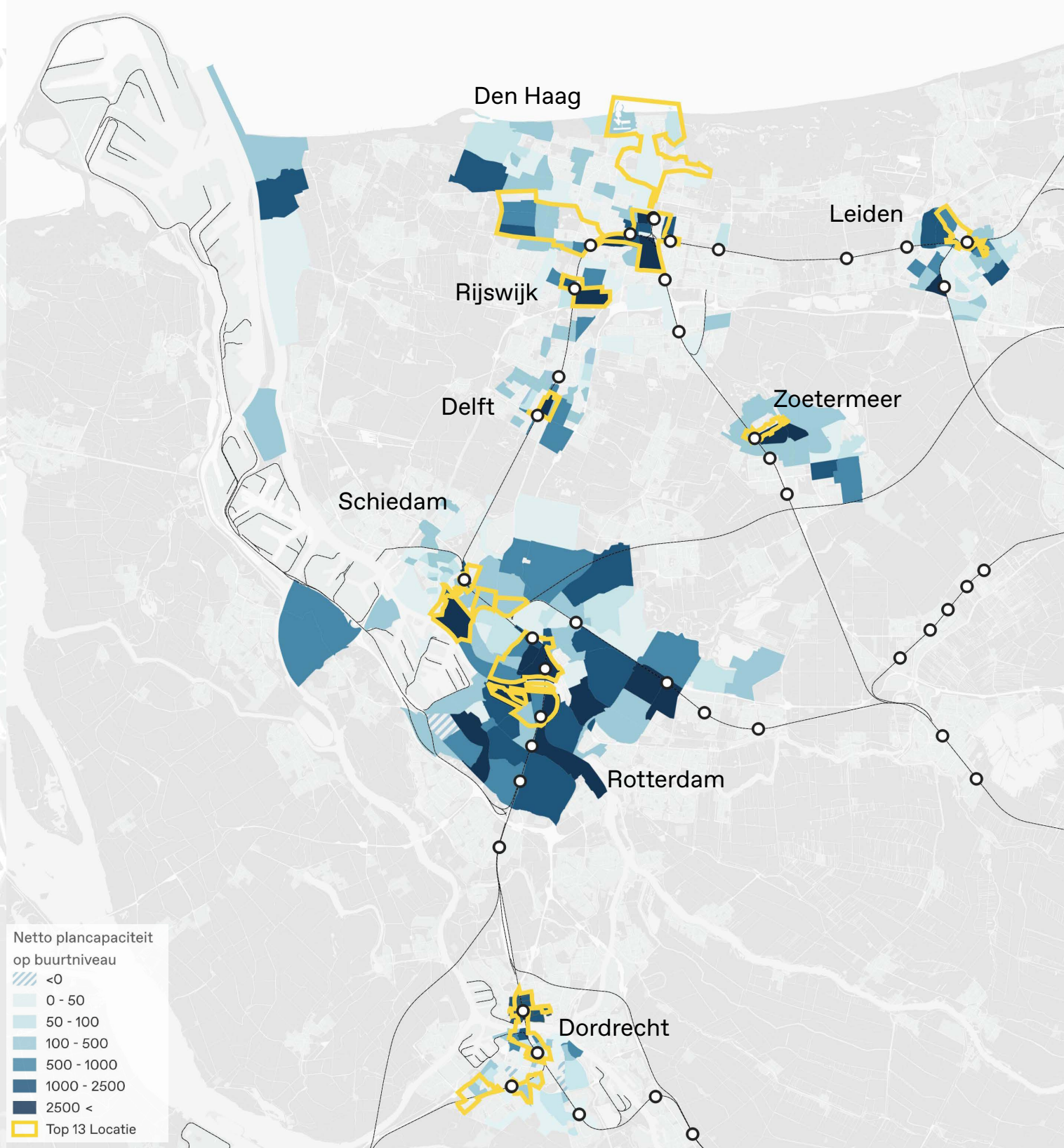
11.100

Sloop
2024-2040

Plancapaciteit (woningen)



*Inclusief de vertrouwelijke plannen (12.100 woningen) van Den Haag en de aanvullende plannen (2.000 woningen) in Zwijndrecht.



Delft

Delft ontwikkelt langs de lijnen van haar kernwaarden: historie, technologie, innovatie, creativiteit en de verbonden stad. Met inachtneming van deze kernwaarden worden de opgaven voor Delft tot en met 2040 ook in de Omgevingsvisie onderstreept:

- Delft, waar het goed en gezond leven is: sterke en leefbare woonwijken met goede en voldoende woningen voor iedereen
- Delft als stad van innovatie en technologie
- Historie, innovatie en creativiteit kleurt cultuur en toerisme in Delft
- Duurzaam Delft is klaar voor de toekomst
- Delft met voorzieningen voor iedereen
- Delft bereikbaar

Ambities

De Agenda Delft 2040 heeft de ambitie om 15.000 woningen toe te voegen tussen 2018 en 2040. Dit gaat hand in hand met de ambitie om daarnaast ook 10.000 bannen toe te voegen. Circa 4.000 van deze woningen zijn al gebouwd: onder andere in Nieuw Delft, Schoemaker Plantage, en de wijk Buitenhof. De komende 10 jaar wordt de stad verder verdicht. Functiemenging is uitgangspunt: werken binnen woongebieden, wonen in werkgebieden; sport en cultuur in de wijk. Uiteraard moet dit zorgvuldig gebeuren en kan niet alles overal. Met oog voor de bestaande stad zorgen we voor een goed afgewogen groei van de woningvoorraad.

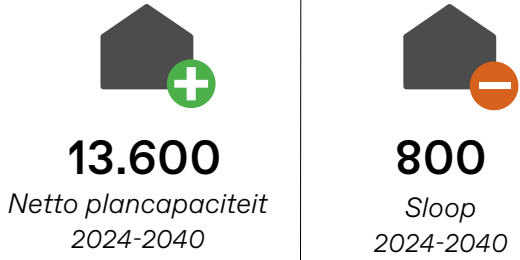
Deze groei van de woningvoorraad is hard nodig: de resterende groei in de periode 2024-2040 van circa 11.000 woningen beantwoord aan de behoeftecijfers. De plancapaciteit voor deze periode van 14.000 woningen tussen is nog ruimer dan de behoefte. Daarmee is de geplande groei ambitieus, maar vanuit ruimtelijk perspectief wel realistisch. Binnen alle prijssegmenten geldt een tekort,

waarbij de nood in het betaalbare segment het hoogst is. De focus moet - in lijn met nieuwe Delftse woonvisie 2023-2028 en regioafspraken - in de programmering van nieuwbouw meer op betaalbaar. Dat vraagt om bijsturing om voldoende sociale- en middenhuur en betaalbare koop te realiseren.

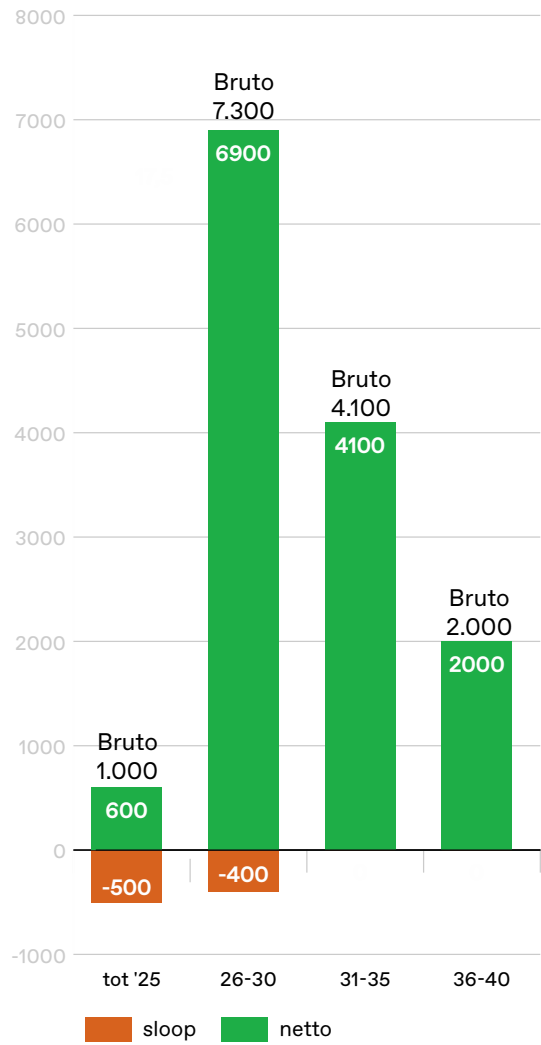
Knelpunten/uitdagingen

Ondanks de ruime plancapaciteit, is het realiseren van deze woningen een ingewikkelde opgave. Op dit moment worden stadsbreed diverse belemmeringen gezien, die per concreet project kunnen verschillen. Deze zijn onder andere:

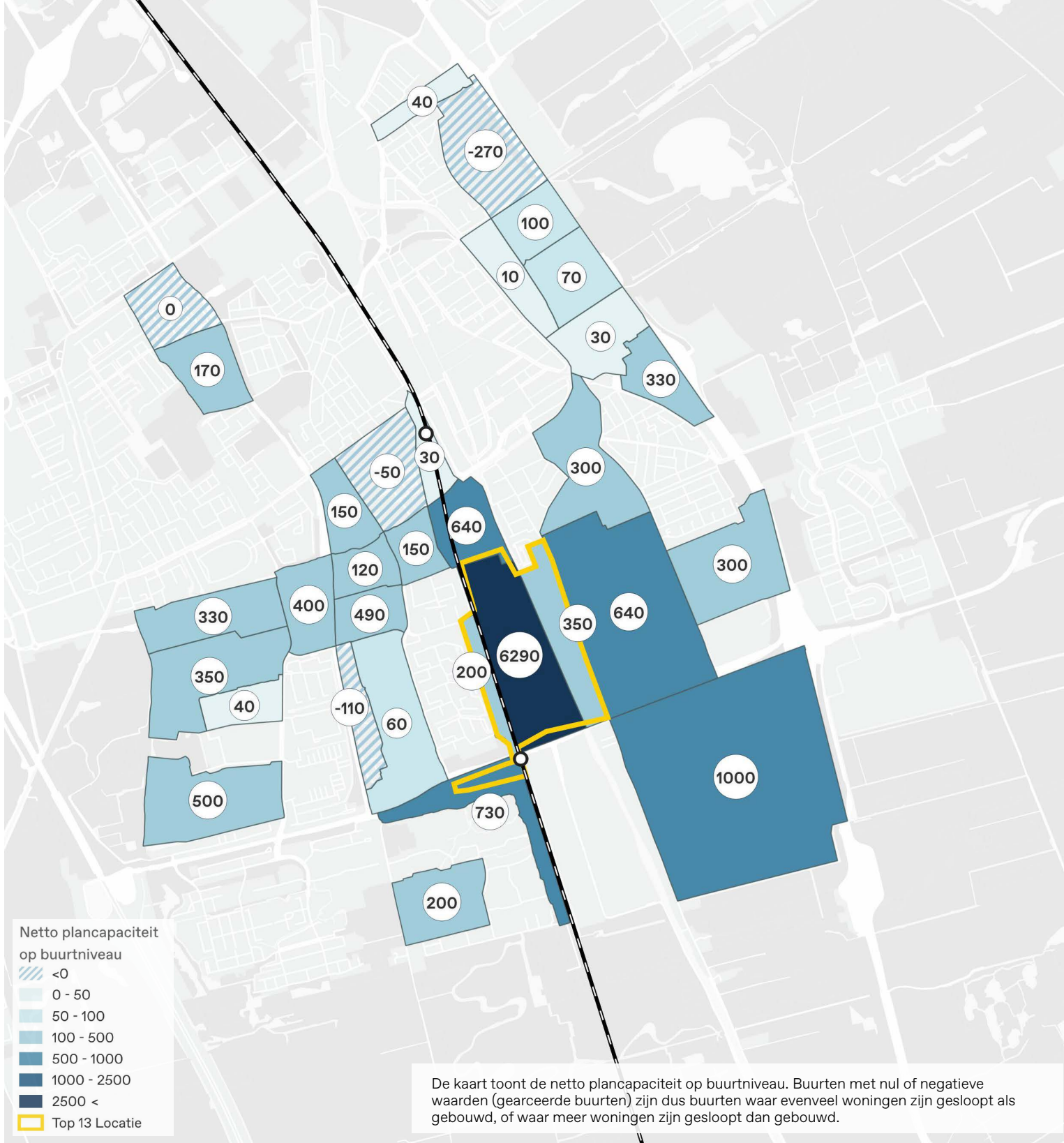
- De financiële haalbaarheid van de businesscases
- Beperkte gemeentelijke grondpositie
- Beschikbare capaciteit/menskracht in de gemeentelijke organisatie (met name planologisch/juridisch)
- Spanningsveld met wat de huidige bewoners graag in hun woonomgeving zien gebeuren



Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op gegevens die bij de provincie Zuid-Holland per 18 januari 2024 bekend zijn via de website Planregistratie Wonen Zuid-Holland, en afgerond op honderdtallen.



Alle locaties	Delft	Den Haag	Dordrecht	Leiden	Rijswijk	Rotterdam	Schiedam	Zoetermeer
---------------	-------	----------	-----------	--------	----------	-----------	----------	------------

Den Haag

Den Haag zet in op ongeveer 50.000 nieuwe woningen tot 2040. De gebieden waar het grootste deel van deze aantallen zullen landen zijn het Central Innovation District (CID), waar Laakhavens onderdeel van zijn, de Binckhorst en Den Haag Zuidwest. Binnen Scheveningen – Internationale Zone zetten we vooral in op het versterken van de Internationale Zone en het kustgebied, met een bijpassend ruimtelijk programma. De beoogde verstedelijkingsopgave is breder dan alleen woningbouw. Ook economische en maatschappelijke voorzieningen horen hierbij, met bijbehorende randvoorwaardelijke investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer, openbare ruimte en groen. Den Haag zet in op een samenhangende groei-strategie tussen verstedelijking en hoogwaardig OV met de zogenoemde schaalsprong OV. Deze schaalsprong begint met het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van de Binckhorst.

CID: Het CID vormt een economisch knooppunt in de stad door haar ligging tussen en rondom de drie intercity stations Den Haag Hollands Spoor, Den Haag Centraal en Den Haag Laan van NOI. Het bestaande centrum van Den Haag wordt gevormd door de huisvesting van de regering, rijksoverheid, universiteiten, winkels en kantoren. In het CID is sprake van een omvangrijke programmatische toevoeging van wonen, werken en voorzieningen, het doorbreken van grote infrastructurele barrières en verplaatsen van verouderde bedrijvigheid.

Binckhorst: De Binckhorst transformeert de komende 20 jaar naar een groene, waterrijke en duurzame wijk met een hoogstedelijk karakter waar het aantrekkelijk is om te wonen, te werken en te recreëren. Randvoorwaardelijk voor de transformatie zijn de aanleg van een hoogwaardige ov-verbinding, een snelle fietsverbinding tezamen met een fijnmazig fietsnetwerk en een stadspark.

Scheveningen – Internationale Zone: Scheveningen

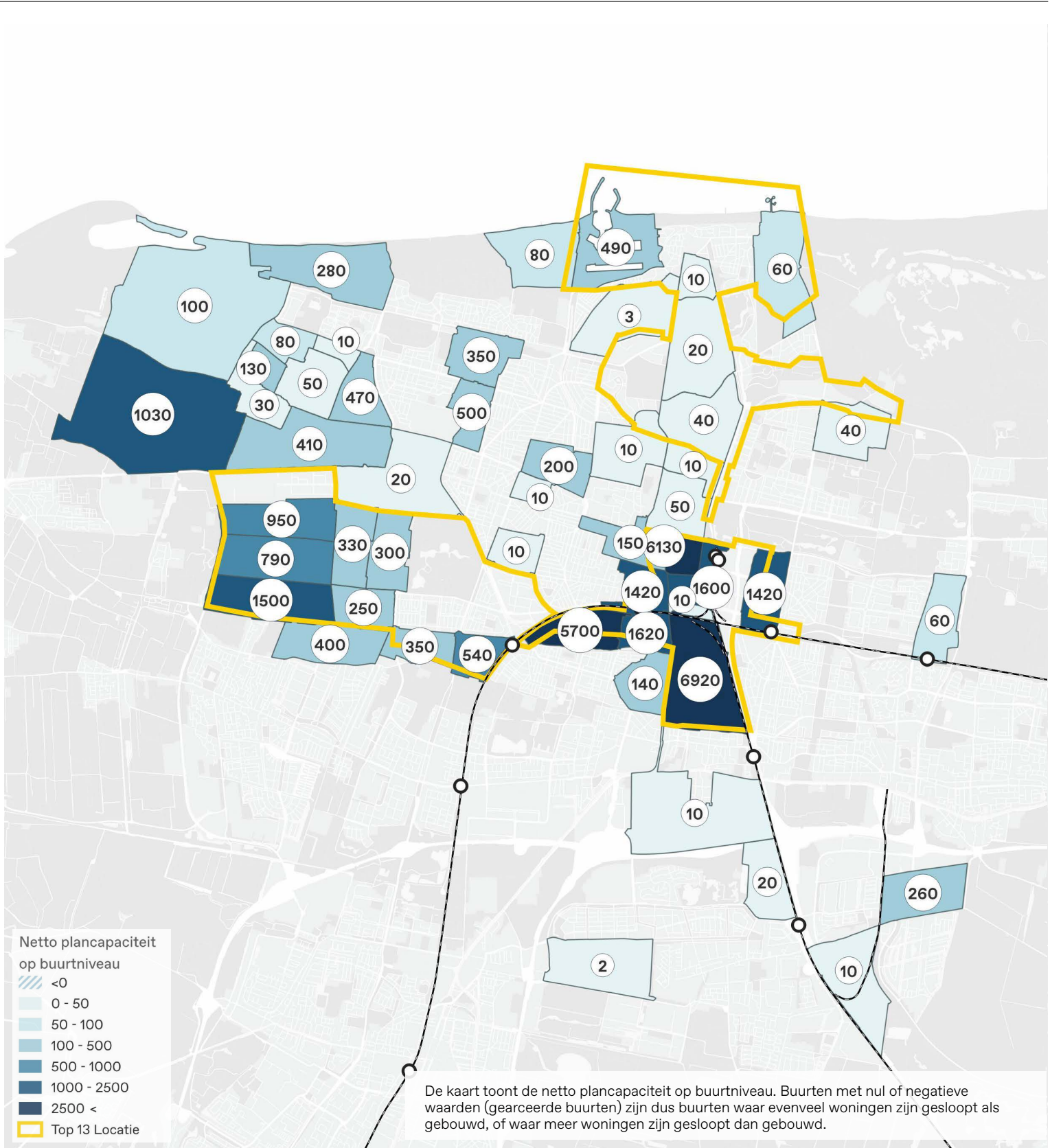
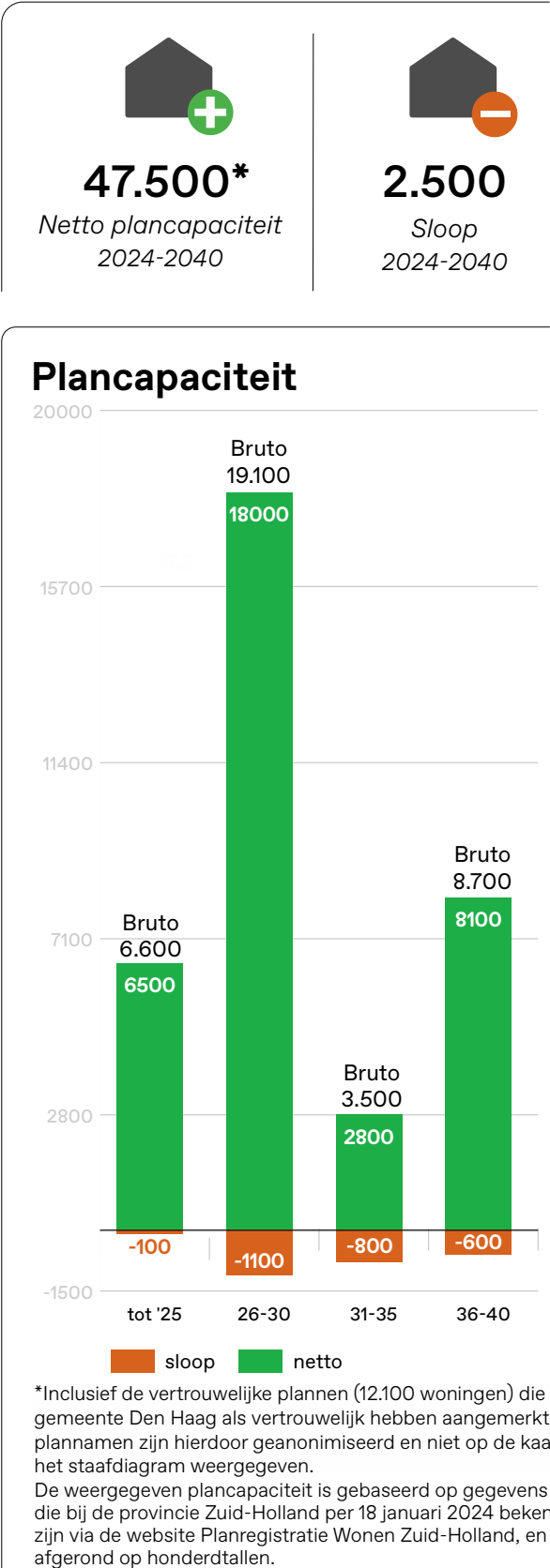
wordt herontwikkeld in meerdere zones (Bad en Haven) met een gemengd programma. Haven wordt doorontwikkeld met een blijvend sterk economisch component rond watergebonden bedrijvigheid, leisure- en woonprogramma. Bad wil zich ontwikkelen tot 24×7 en all year round badplaats. Goede bereikbaarheid en ontsluiting via de Schaalsprong OV (Koningscorridor) is daarvoor randvoorwaardelijk. In de internationale zone wordt ingezet op een internationaal concurrerend vestigingsklimaat waarin economische ontwikkeling en banen kunnen floreren en waarbij strategisch locatie beleid een bijdrage levert aan de leefbaarheid van het gebied.

Zuidwest: Voor Zuidwest staat de opgave centraal het gebied te herpositioneren op lokale en regionale schaal. Zittende bewoners blijven behouden, daarnaast wordt Zuidwest interessant gemaakt voor nieuwe woningzoekenden, ondernemers en instellingen in Den Haag en omliggende gebieden. In Zuidwest worden, in lijn met de vastgestelde structuurvisie voor dit gebied, 10.000 woningen toegevoegd met een bijpassende voorzieningenstructuur. Ook staan investeringen op de planning voor de Zuidwestland-corridor, de openbare ruimte en groenstructuren.

Ambities van de gemeente

De gemeente werkt aan haar eerste omgevingsvisie voor de stad. In het ‘Ambitiedocument Omgevingsvisie Den Haag 2050’ zijn zes lange termijnambities geformuleerd die richting geven aan de opgaven waar de stad voor staat en de opgaven die er op de stad gaan afkomen:

- Rechtvaardig en inclusief
- Een betaalbare, toegankelijke en toekomstbestendige woningvoorraad
- Klimaatbestendig, klimaatneutraal en natuurinclusief
- Economisch vitaal
- Gezond en veilig
- Duurzaam bereikbaar

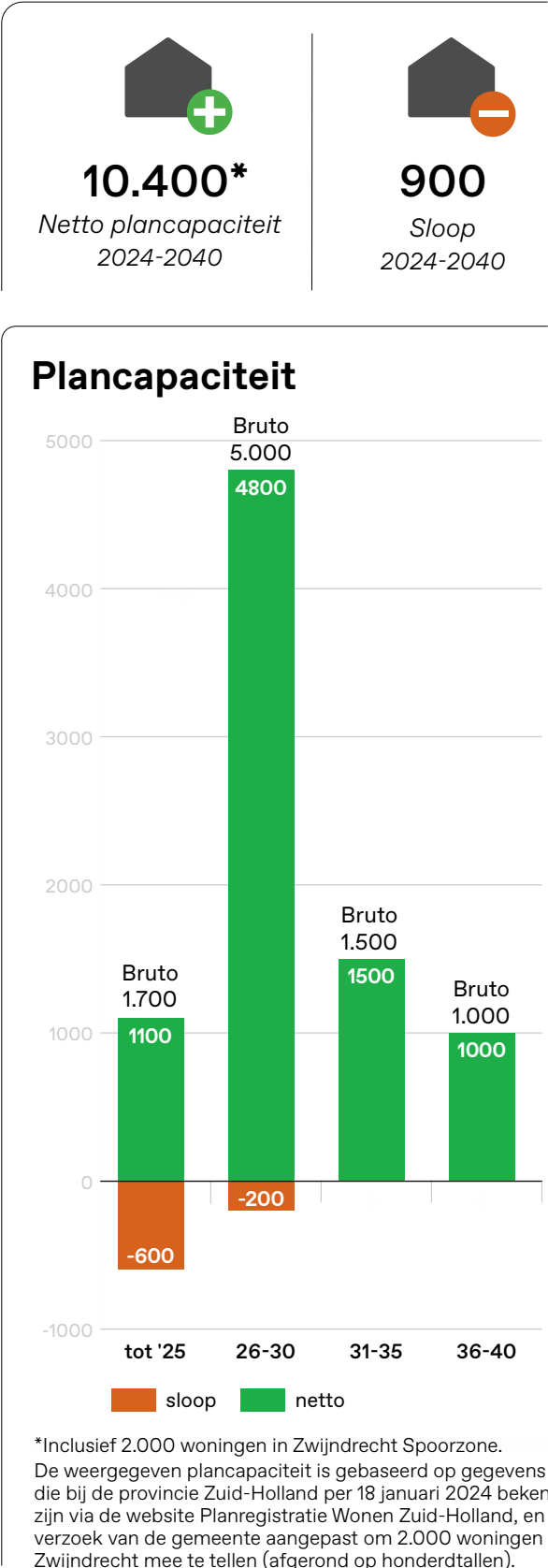


Dordrecht

Dordrecht/Zwijndrecht: De Drechtsteden hebben een groeiambitie geformuleerd, om de achterblijvende soci-aal-economische positie van de regio te versterken. De pij-lers hieronder zijn het creëren van meer banen, het verbe-teren van de bereikbaarheid, vooral op het gebied van het openbaar vervoer, en het toevoegen van 25.000 woningen in vooral het duurdere segment. Dit om de behoefte aan woningen in te kunnen vullen en om de woningvoorraad meer in balans te krijgen. Het gaat hierbij met name om de Spoorzone (nu StadsAs Dordt en Dizstrikt Zwijndrecht) en hoogwaardige woonmilieus aan het water.

Top13 locatie
De Spoorzone (nu StadsAs Dordt en Dizstrikt Zwijndrecht) kent meerdere strategisch en centraal gelegen locaties die Dordrecht naar wonen zou willen laten transformeren, zonder uitzondering in een binnenstedelijke setting en te ontsluiten met goed hoogwaardig openbaar vervoer, variërend van het Maasterras (Dordrecht en Zwijndrecht) aan de entree van de stad via de stationsomgeving tot aan Leerpark en Amstelwijk.

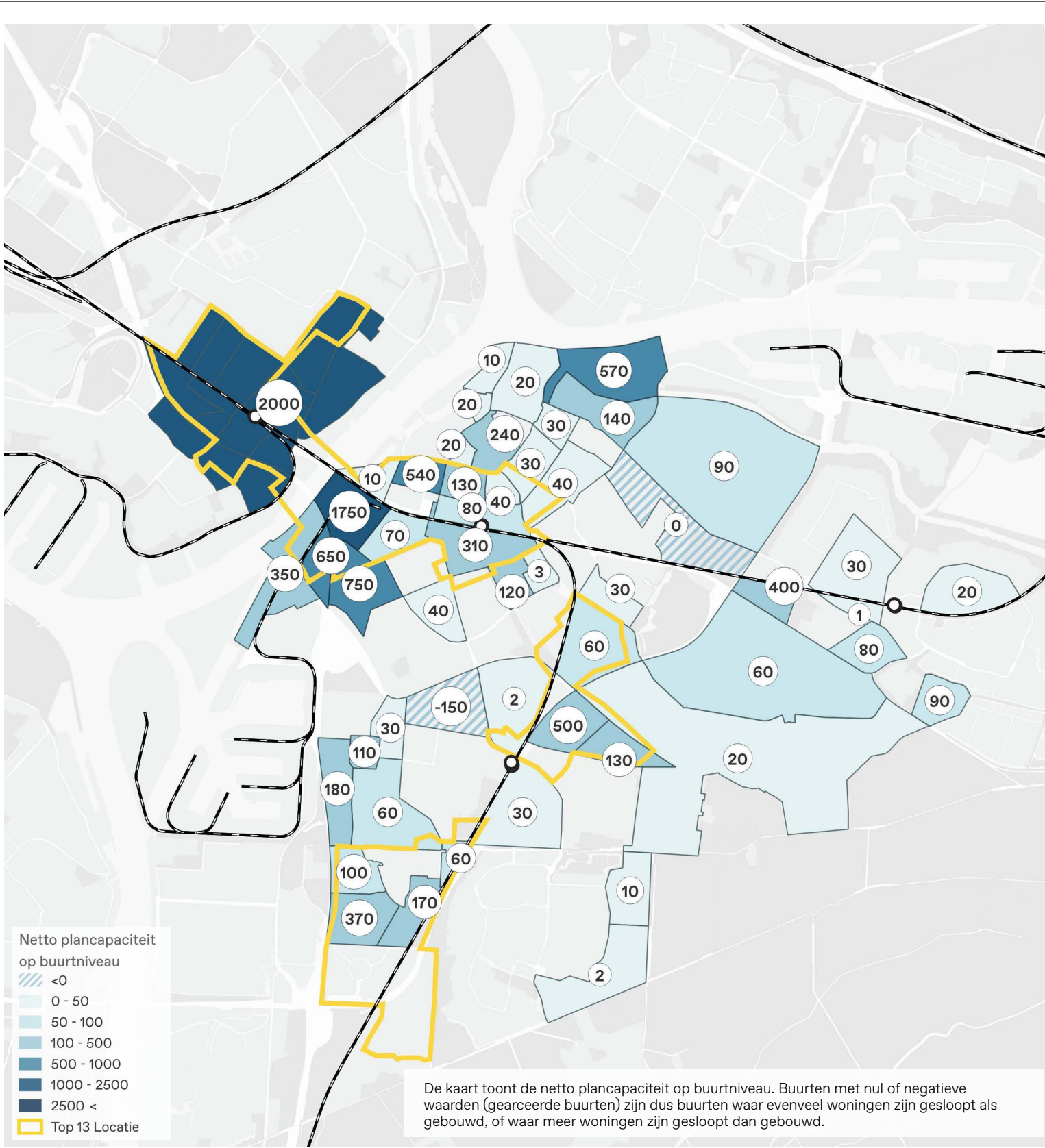
Er wordt een gemengd woon- en werkmilieu voorzien met ca. 9.000 woningen en ca. 2.500 arbeidsplaatsen. De diverse locaties in de Spoorzone bevinden zich in verschillende planfasen variërend van uitvoering, voorbe-reiding tot initiatief. Ze kennen ook een grote diversiteit aan woonmilieus waaronder meer dorpse/landelijke woon-milieus. Daardoor is het mogelijk verspreid over de tijd een gevarieerd woningaanbod tot stand te brengen.



Plancapaciteit

Age Group	Sloop	Netto	Bruto
tot '25	-600	1100	1700
26-30	-200	4800	5000
31-35	0	1500	1500
36-40	0	1000	1000

*Inclusief 2.000 woningen in Zwijndrecht Spoorzone. De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op gegevens die bij de provincie Zuid-Holland per 18 januari 2024 bekend zijn via de website Planregistratie Wonen Zuid-Holland, en op verzoek van de gemeente aangepast om 2.000 woningen in Zwijndrecht mee te tellen (afgerond op honderdtallen).

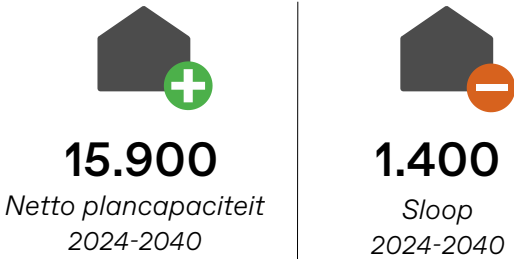


Leiden

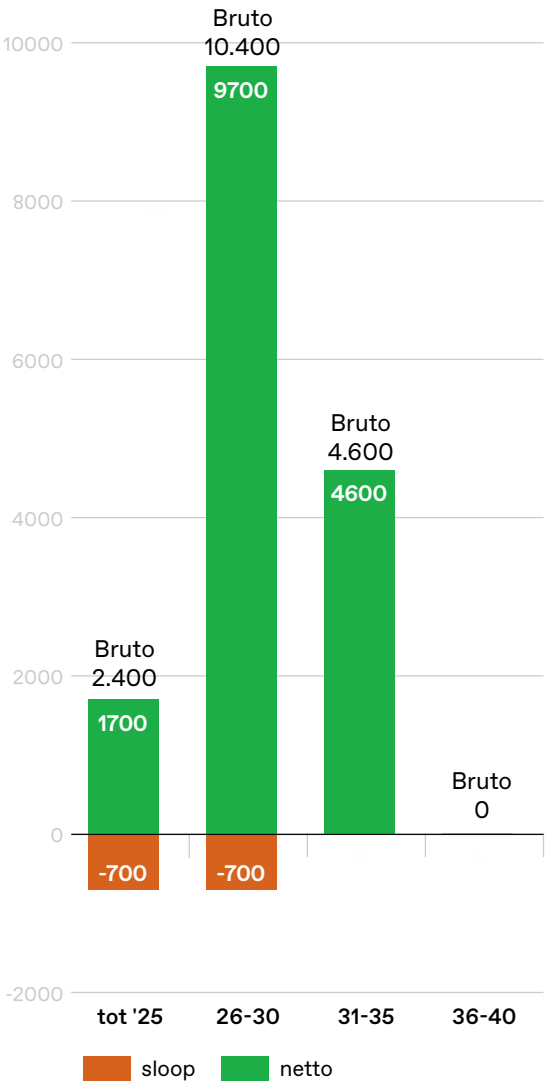
Leiden zet al enkele decennia succesvol in op de versterking van haar profiel als ‘Stad van Ontdekkingen’, gericht op kennis en cultuur als belangrijkste economische pijlers. Met name de stormachtige groei van de sectoren ‘Life Science & Health’ en ‘Space’ op het Leiden Bio Science Park, met een aandeel van ongeveer 70% in de totale regionale werkgelegenheidsgroei, is van groot belang voor de welvaartsontwikkeling in de Leidse regio en voor de internationale concurrentiepositie van Nederland. Deze economische ontwikkeling draagt echter ook bij aan de druk op de Leidse en regionale woningmarkt. Tot 2030 is er een regionale behoefte van 30.500 woningen voorzien. Leiden bouwt daarvan 8.800 woningen tot 2030 (peildatum 1 januari 2021) en daarnaast woonruimte voor 2.700 studenten tot 2030. De prognoses tussen 2030 en 2040 gaan uit van ca. 4000 woningen.

Top13 locatie

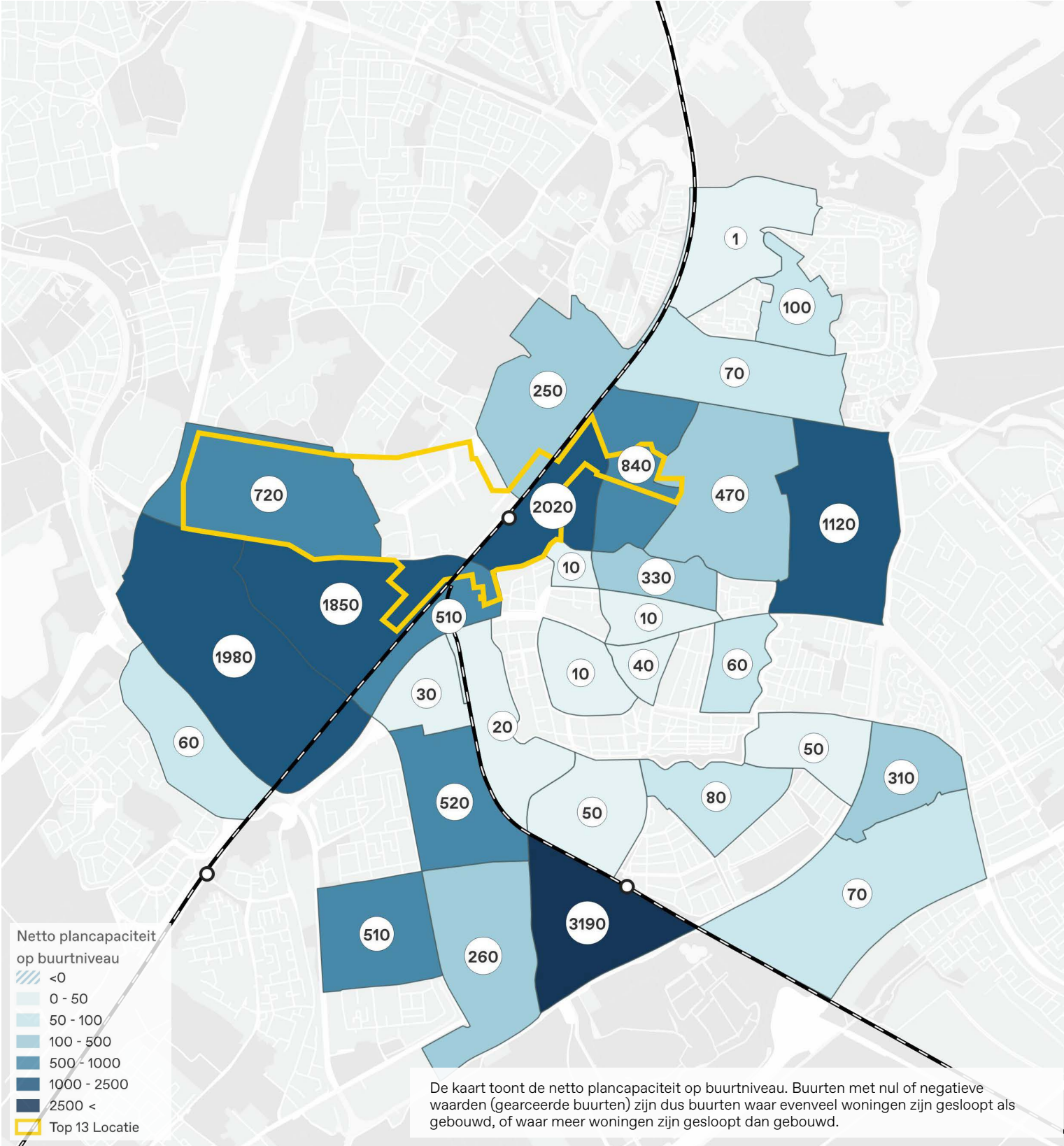
Leiden Campus: In de directe omgeving van station Leiden Centraal werkt de gemeente Leiden aan een groot aantal projecten, die samen de omvangrijke gebiedsontwikkeling ‘Leiden Campus’ vormen. Met een nieuwbouwprogramma van een kleine 7.000 woningen (waarvan sinds 1 januari 2021 ca. 1.250 zijn gerealiseerd) wordt in dit gebied - dat volledig binnen de first & last mile van het station is gelegen - een significant deel van de stedelijke woningbouwopgave bediend. Maar Leiden Campus is ook van groot belang voor de regionale en (inter)nationale economie, door de aanwezigheid van het Leiden Bio Science Park in het gebied. Op dat Bio Science Park wordt tot 2030 ongeveer 180.000m2 kantoor-, laboratorium- en onderwijsruimte toegevoegd om de groei van het aantal werknemers op het park van ruim 20.000 nu tot ca. 29.000 in 2030 te faciliteren. Daarnaast wordt ongeveer 60.000m2 kantoorruimte toegevoegd in het Stationsgebied. Hier wordt een groei van 4000 arbeidsplaatsen verwacht.



Plancapaciteit



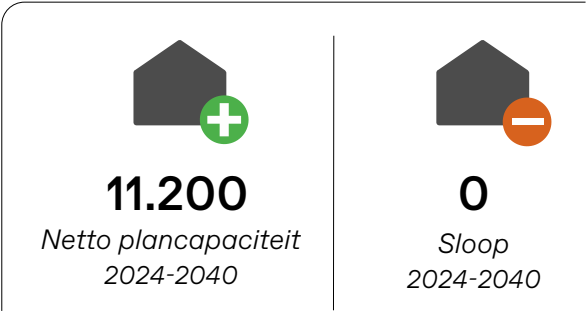
De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op gegevens die bij de provincie Zuid-Holland per 18 januari 2024 bekend zijn via de website Planregistratie Wonen Zuid-Holland, en afgerond op honderdtallen.



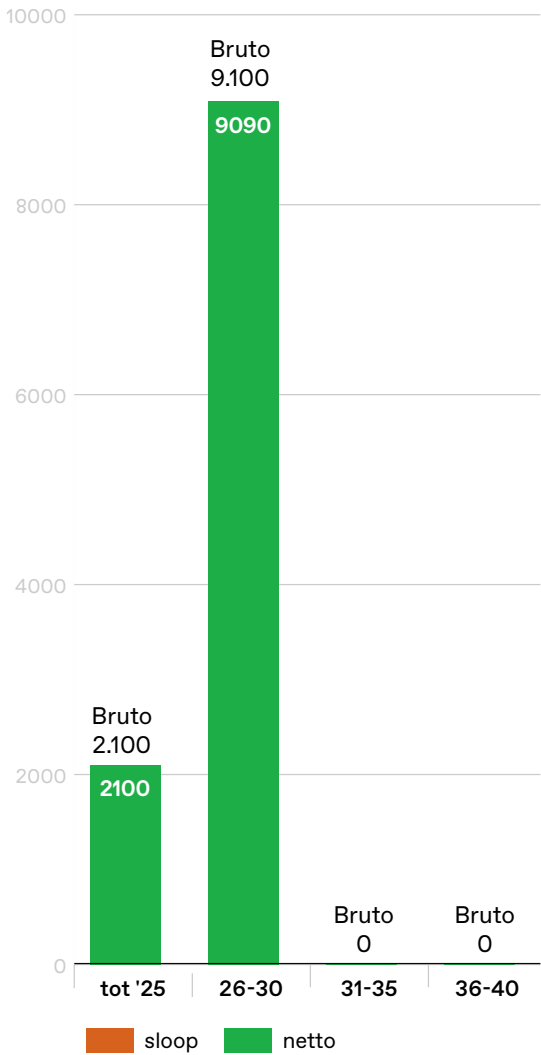
Rijswijk

Rijswijk is één van de sterks groeiende gemeentes van Nederland. Met een geprogrammeerde toename van ruim 10.000 woningen groeit het aantal woningen in Rijswijk met ca. 40%. Die nieuwbouw vindt hoofdzakelijk plaats in twee deelgebieden. Enerzijds wordt de laatste fase van de uitbreidingslocatie Rijswijk Buiten gerealiseerd met voornamelijk grondgebonden woningen. Anderzijds worden veel leegstaande kantoor- en winkelpanden getransformeerd. Deze transformatie vindt voornamelijk plaats in de zogenaamde Stadsas, het hoogstedelijk gebied van Rijswijk. In dit gebied gaat het bijna uitsluitend om het toevoegen van appartementen. Rijswijk kent een relatief groot aandeel van goedkope meergezinshuurwoningen. Om qua prijscategorieën een gevarieerder aanbod aan woningen te bereiken is bij veel gebiedsontwikkelingen in de planvorming ingezet op duurdere woningen. Sinds de raadsverkiezingen in 2022 is dit beleid echter bijgestuurd. Daardoor is bij veel gebiedsontwikkeling het percentage betaalbare woningen vergroot en zet de gemeente zich in om de voorraad aan sociale woningen op minimaal 30% te houden.

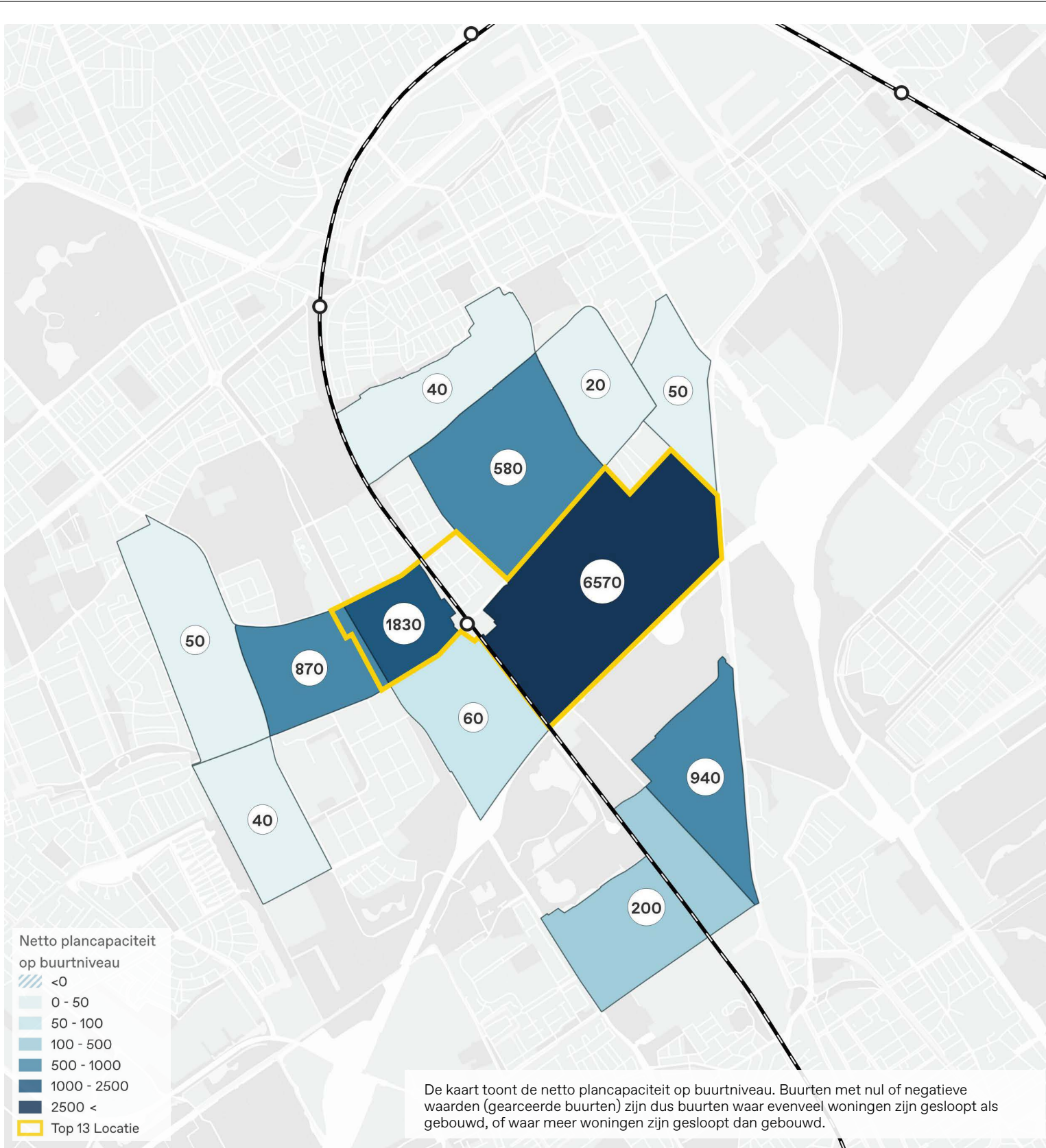
Top13 locaties
De Stadsas zoals de top 13 locatie van Rijswijk is genoemd, bestaat uit de gebieden Bogaard stadscentrum (voorheen winkelcentrum In de Bogaard), het stationskwartier, het woon- werkgebied Plaspoelpolder en de zone die deze gebieden verbindt. De Stadsas zal zich conform de Stadsvisie ontwikkelen tot een modern stedelijk gebied met behoud van de groene identiteit van Rijswijk. Circa 80% van de te bouwen woningen worden in dit gebied gebouwd. Zowel Bogaard stadscentrum als de Plaspoelpolder transformeren deels van monofunctionele gebieden naar gemengde woon-werkgebieden.



Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op gegevens die bij de provincie Zuid-Holland per 18 januari 2024 bekend zijn via de website Planregistratie Wonen Zuid-Holland, en aangepast op verzoek van de gemeente (afgerond op honderdtallen).

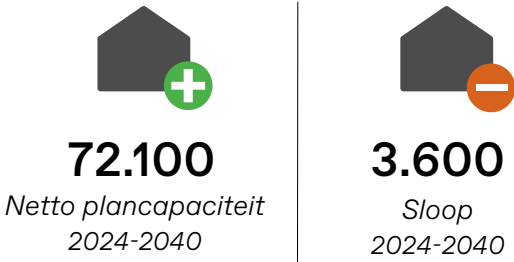


Rotterdam

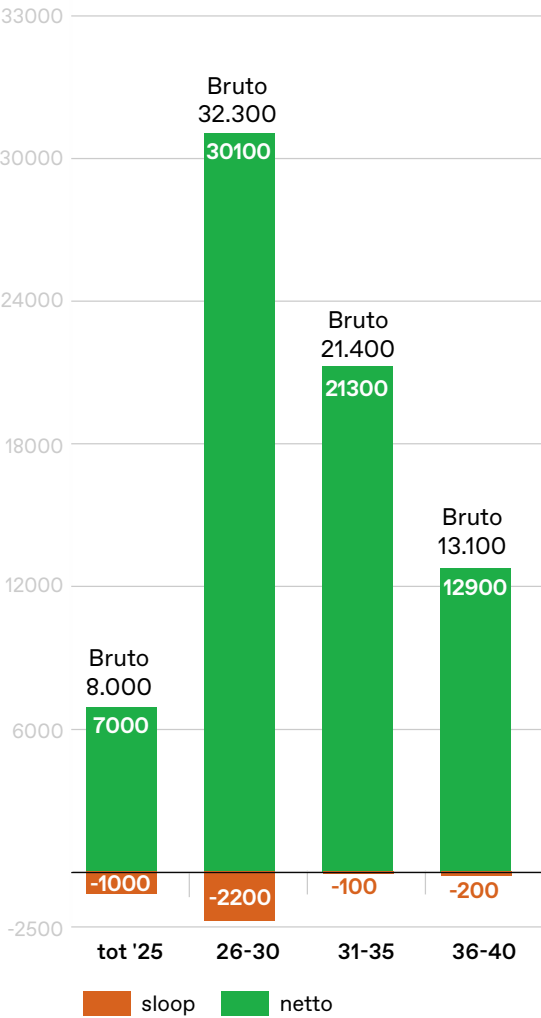
Rotterdam heeft een grote ambitie voor de komende decennia. Tot 2040 hebben we behoefte aan 50-75 duizend nieuwe woningen. We realiseren deze woningen binnenstedelijk en op goed bereikbare plekken. Goede groei is echter meer dan alleen het bouwen van woningen. In de, in december 2021 vastgestelde, omgevingsvisie hebben we vijf perspectieven voor goede groei opgesteld: inclusief, gezond, duurzaam, compact en productief. We vergroenen de stad en maken de stad klimaatbestendig, we investeren in bereikbaarheid, we zetten in op vitale wijken en zorgen voor voldoende voorzieningen nabij, we zetten onze schouders onder de energie- en grondstoffentransitie en we maken de economie klaar voor de toekomst. We gebruiken groei om de stad nog beter te maken.

Top13 locaties

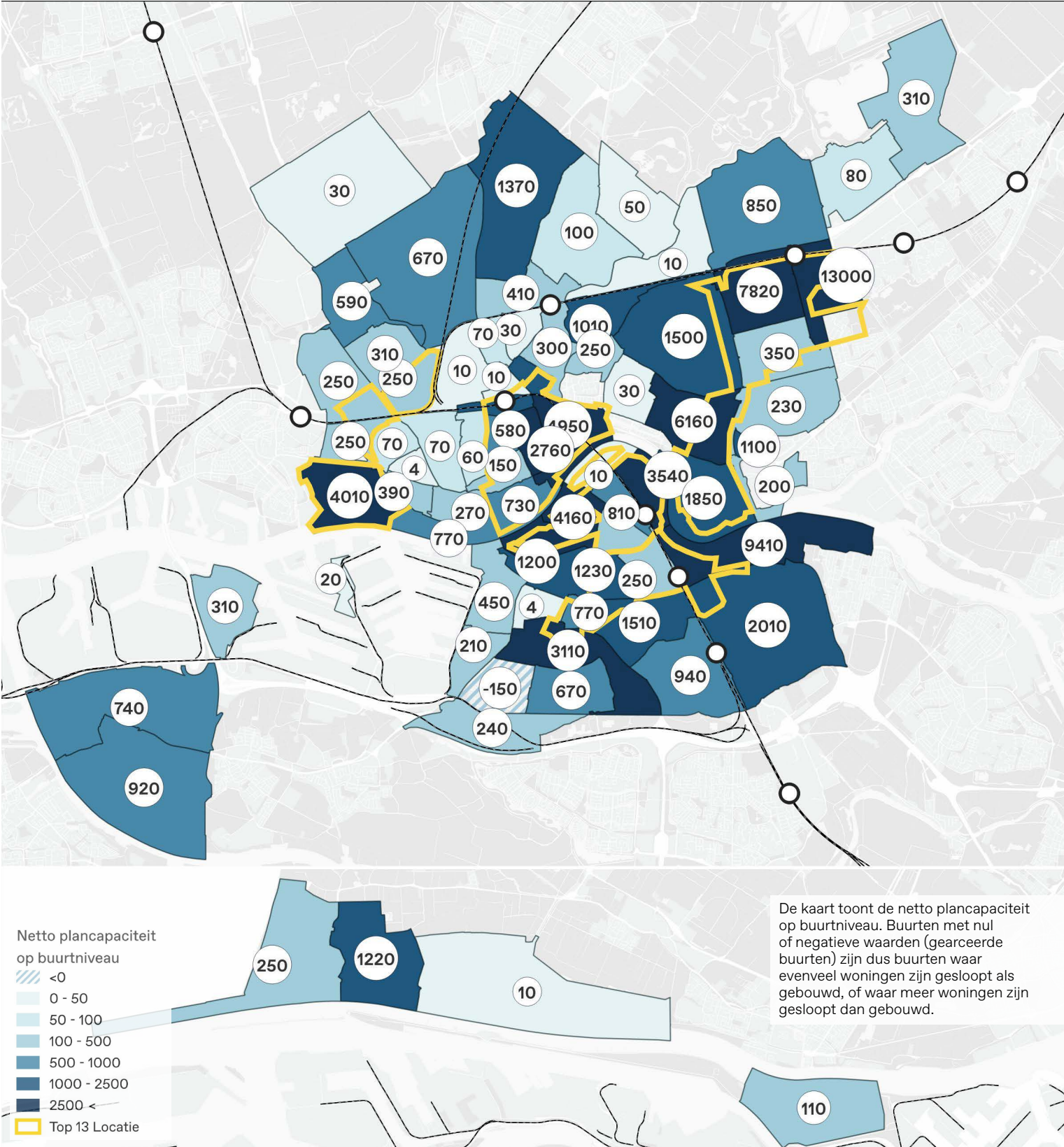
Tot 2040 heeft Rotterdam een behoefte aan 50-75 duizend nieuwe woningen. Op veel plekken in de stad zijn afgelopen jaren al nieuwe woningen gebouwd en wordt ook de komende decennia doorgebouwd. Er is een aantal plekken waar grootschalige gebiedsontwikkelingen met veel nieuwe woningen nu of in de toekomst gaan plaatsvinden. Dit zijn de binnenstad, Merwe-Vierhavens en het gebied tussen de Alexanderknoop en Zuidplein (de Oostflank). Daarnaast is er een aantal gebieden waar ontwikkeling zeer sterk samenhangt met de Oude Lijn, bijvoorbeeld de Van Nelleknoop en het gebied tussen Kralingse Zoom en Stadionpark (onderdeel van de Oostflank). Onze top 13 locaties binnen de Verstedelijkingsalliantie zijn de Binnenstad, Merwe-Vierhavens, Kralingse Zoom-Stadionpark en de Van Nelleknoop.



Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op gegevens die bij de provincie Zuid-Holland per 18 januari 2024 bekend zijn via de website Planregistratie Wonen Zuid-Holland, en aangepast op verzoek van de gemeente (afgerond op honderdtallen).

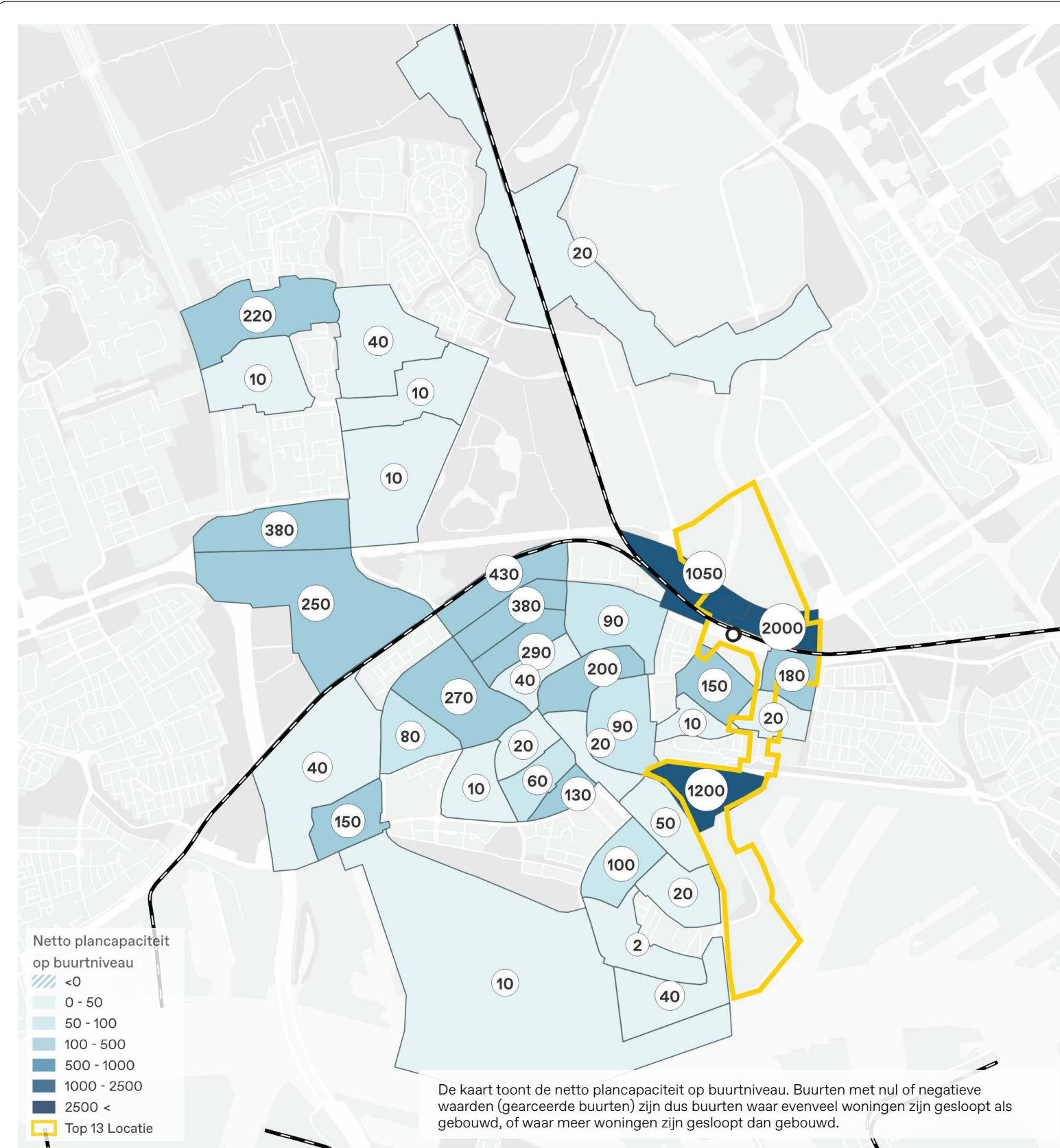
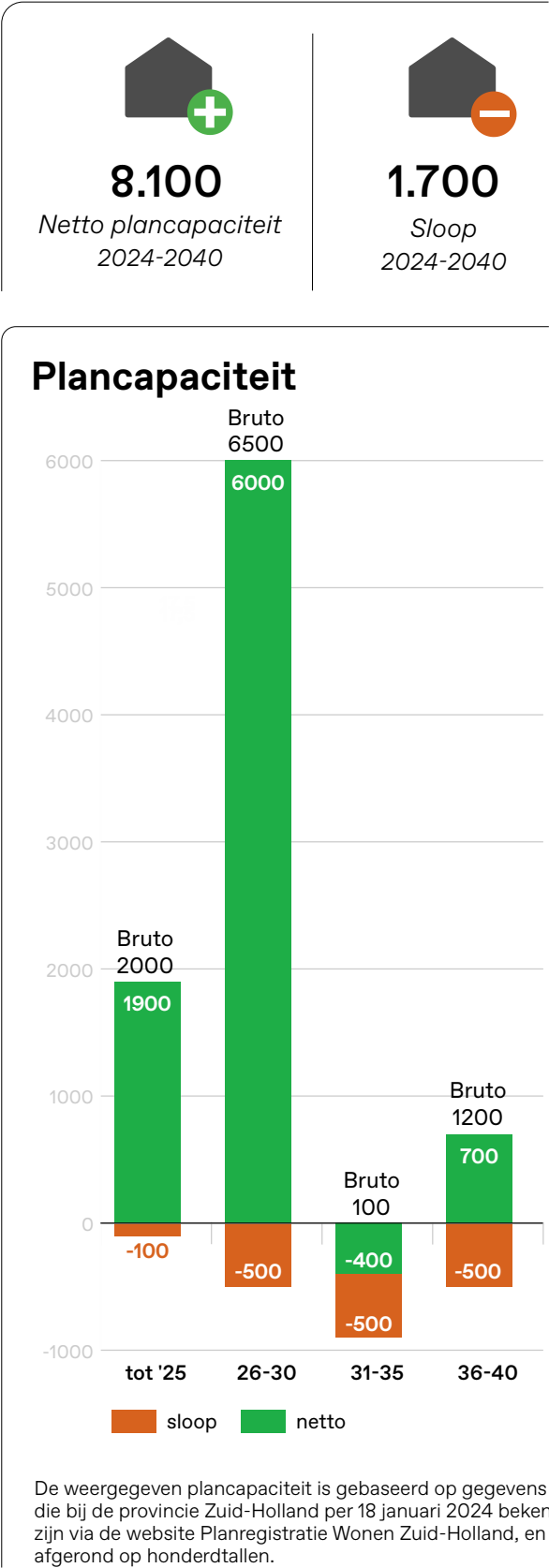


Schiedam

Schiedam heeft de ambitie om de sociale stijging in de stad te faciliteren en tegemoet te komen aan de toenevende vraag naar woningen tot 2040. De groei wordt als kans voor de stad gezien om zowel het aantal woningen te vergroten als om de kwaliteit en de balans van de woningvoorraad te verbeteren. In de nieuwe woonvisie zijn in 2020 mogelijke woningbouwlocaties in beeld gebracht en in potentie biedt dit ruimte voor het realiseren van bruto ca. 11.400 woningen tot 2040 (netto ca. 9.500 woningen).

Top13 locatie
Het plangebied voor 3.500 woningen op Schieveste maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Schie-district. Het ligt ‘bovenop’ de openbaar vervoersknoop Schiedam Centrum, die met trein, bus, metro en tram uitermate goed bereikbaar is voor haar nieuwe en bestaande inwoners. Ook als eerste IC-treinstation is het een veelgebruikt station voor overstappers op de Oude Lijn vanaf de feeders Hoekse Lijn en de metrolijn uit de richting Voorne-Putten. Schieveste is een belangrijk passtuk tussen bedrijventerreinen, infrastructuur en de bestaande stad. Gebieden worden hiermee beter met elkaar en met het openbaar vervoer verbonden.

Nieuw-Mathenesse, als onderdeel van de toplocatie M4H/ Nieuw-Mathenesse, aan de zuidkant van de stad ligt op 5 minuten fietsen van het station Schiedam-Centrum. Alleen aan de rand van het plangebied staan nu woningen en de rest is bedrijventerrein. Met de verkoop van een voormalige glasfabriek is er ruimte ontstaan voor het toevoegen 1200 van woningen en het uitbreiden van de stad naar het zuiden. Richting het oosten sluit Nieuw-Mathenesse daarmee aan op de plannen van Rotterdam in het M4H-gebied die ook nieuwe woongebieden gaan toevoegen en mengen met bedrijvigheid.

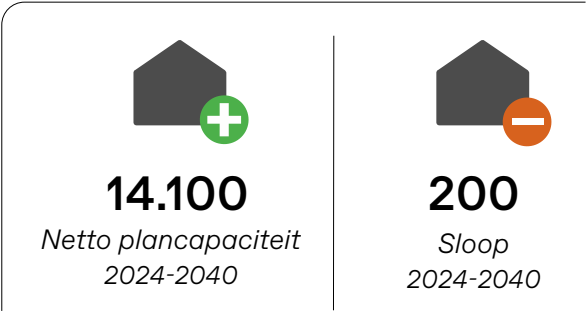


Zoetermeer

Zoetermeer is een jonge stad, maar desondanks inmiddels toch ruim 60 jaar oud. Om als stad gezond te blijven moet Zoetermeer blijven bewegen. Het stadsbestuur zet daarom aan de hand van de nieuwe Stadsvisie ‘Zoetermeer 2040’ in op het maken van een brede doorontwikkeling op het gebied van zowel de fysieke als sociale doorontwikkeling van de stad. Een belangrijke pijler onder Zoetermeer 2040 vormt de woningbouwopgave.

Inmiddels is door de gemeenteraad een binnenstedelijk woningbouwprogramma met 10.000 nieuwe woningen tot 2030 en een zoekopgave tot 16.000 woningen vastgesteld. Daarnaast wijst een doorkijk naar 2040 uit dat er samen met de burens van Zoetermeer een uitbreiding tot 30.000 woningen mogelijk is. Deze aantallen halen we alleen als er flinke investeringen in de rijksinfrastructuur (met name HOV) van en naar Zoetermeer van de grond komen.

Top13 locatie
Het Entreegebied Zoetermeer is beoogd te transformeren tot een levendig stadsgebied met gemengd wonen-werken, waar nu grootschalige (grotendeels leegstaande) kantoren langs een invalsweg het beeld bepalen. De herontwikkeling naar een Stadsstraat, mogelijk inclusief innovatief OV, in combinatie met het versnipperd bezit is een grote uitdaging. Samenwerking en een slim ontwerp staan centraal. Idealiter wordt ook het busstation verplaatst, naar NS Station Zoetermeer.



Alle locaties

Delft

Den Haag

Dordrecht

Leiden

Rijswijk

Rotterdam

Schiedam

Zoetermeer

Alle locaties

Op deze pagina vindt u het overzicht van de verwachte woningaantallen per ontwikkellocaties.

De VA Monitor houdt de woningbouwontwikkeling in de volgende TOP 13 locatie bij:

1. Delft Schieoevers
2. Den Haag CID-Binckhorst
3. Scheveningen Internationale Zone
4. Den Haag Zuidwest
5. Dordrecht Spoorzone: StadsAs en Diztrikt Zwijndrecht
6. Leiden Campus
7. Rijswijk Stadsas
8. Rotterdam Binnenstad
9. Rotterdam Oostflank
10. Rotterdam M4H
11. Rotterdam Van Nelleknoop
12. Schiedam Schieveste-Nieuwe Mathenesse
13. Zoetermeer Entreegebied



132.500*

Brutto plancapaciteit

2024-2040



129.000*

Netto plancapaciteit

2024-2040

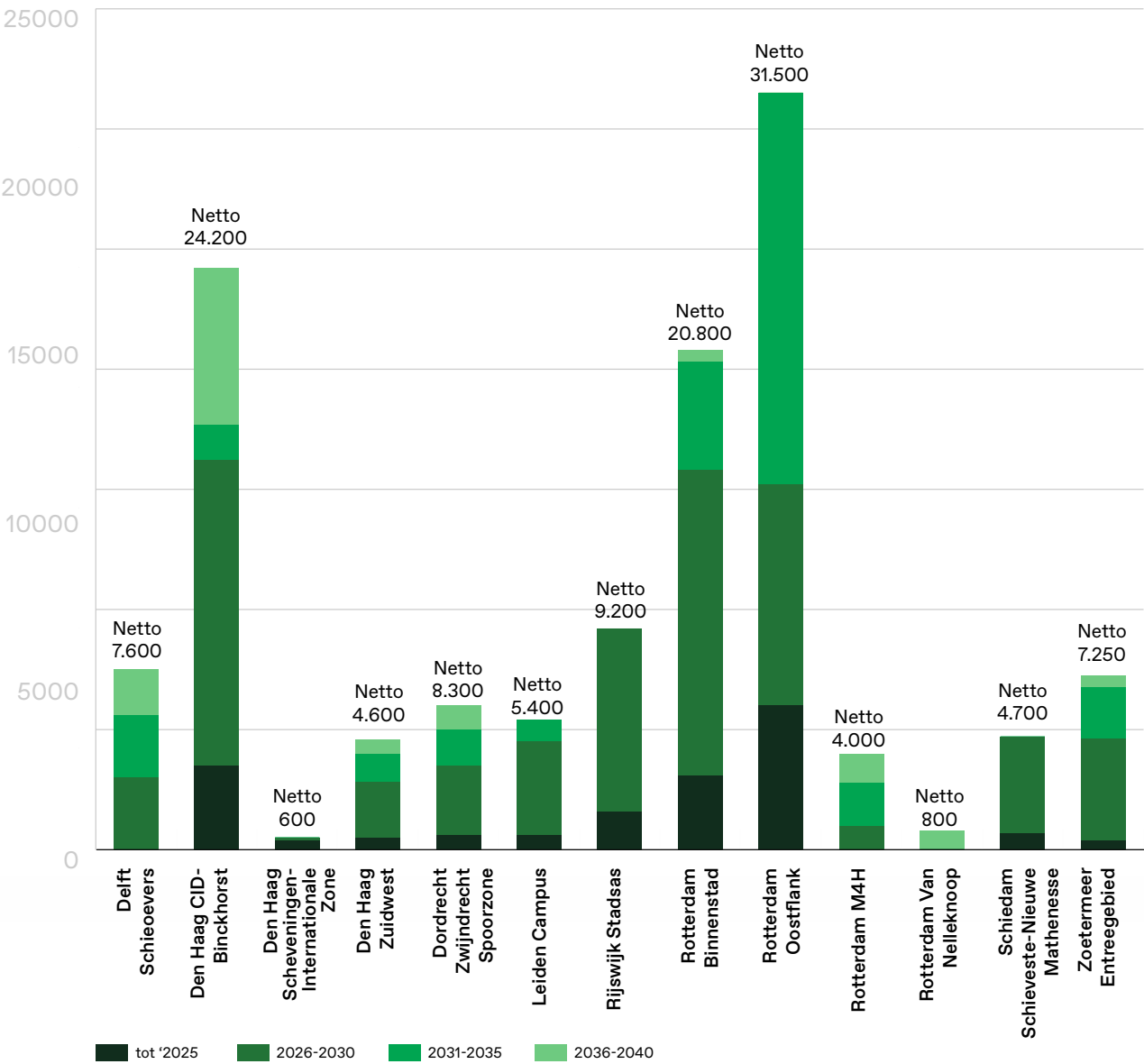


3.500

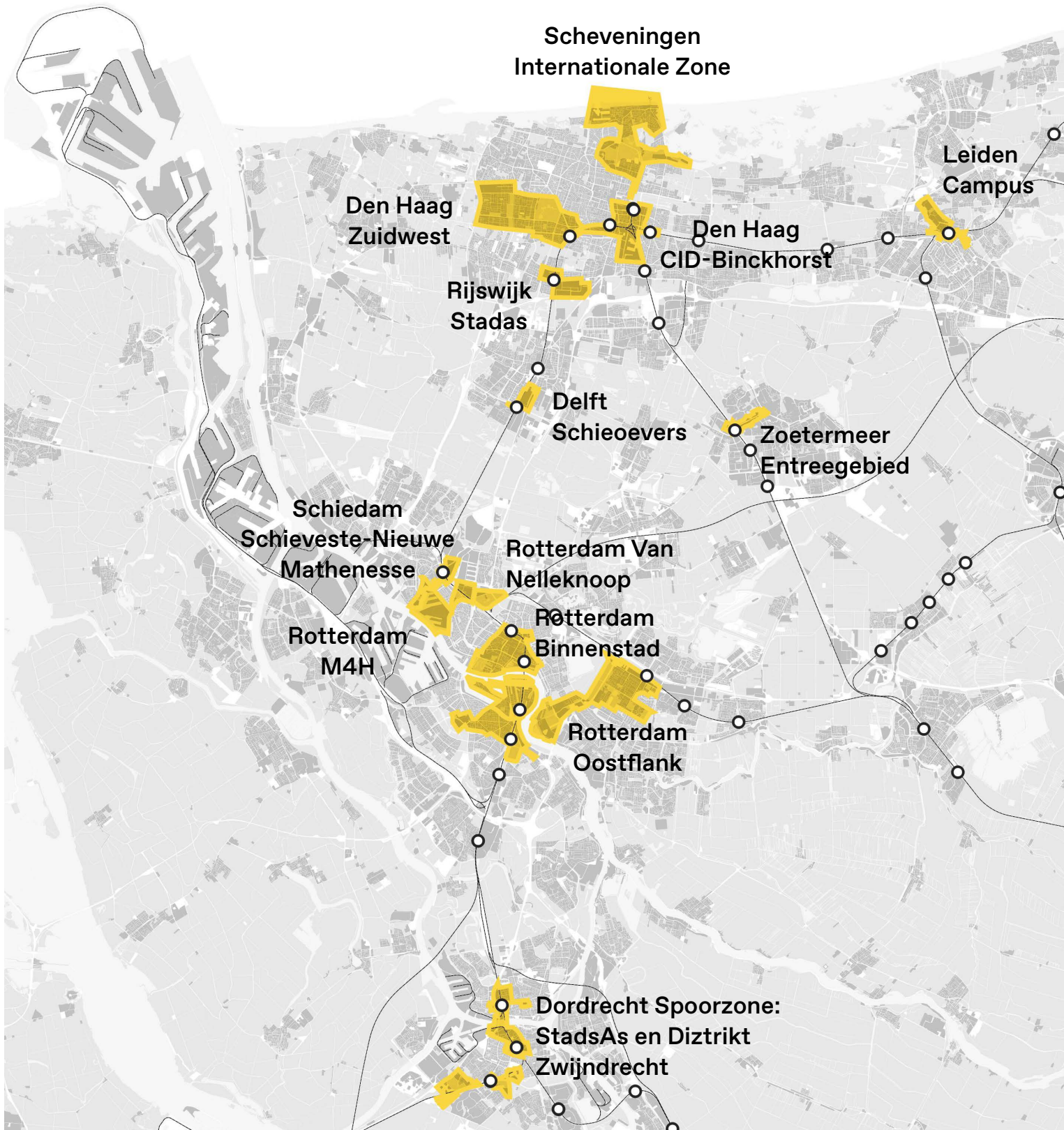
Sloop

2024-2040

Plancapaciteit (woningen)



*Inclusief de aanvullende plannen (2.000 woningen) binnen Spoorzone Zwijndrecht (deel van Top 13 locatie Dordrecht-Zwijndrecht- StadsAs en Diztrikt Zwijndrecht)



Delft Schieoevers

Van de totale groei van Delft draagt Schieoevers voor het grootste deel bij aan de groei. Schieoevers transformeert naar een gemengd wonen-werken gebied. We beginnen met het Kabeldistrict. Hiervoor hebben we middelen vanuit de Woningbouwimpuls en de versnellingsgelden ontvangen. De vraag die in deze gebiedsontwikkeling centraal staat, is: hoe kunnen we hier een goed stadsmilieu te creëren? Een deel van de huidige ruimte voor hoge milieu-categorieën en/of watergebonden bedrijvigheid beogen we te vervangen door woningbouw of andere bedrijvigheid. Mogelijke verschuiving van die vestigingsruimte is aan de orde binnen/ buiten Schieoevers, waarmee zowel werken als wonen nu en in de toekomst gediend zullen zijn.

Ambities

Aan de oevers van de Schie ontstaat een levendig, divers en kleurrijk stuk stad. Een plek waar innovatie werkelijkheid wordt. Waar duurzaamheid en nieuwe ontwikkelingen elkaar ontmoeten. En waar wonen, werken en recreëren nieuwe combinaties vormen. Voor de ontwikkeling van Schieoevers Noord gelden 5 uitgangspunten:

- Een levendig gemengd stedelijk gebied
- Sociaal en cultureel divers
- Innovatieve maakindustrie
- Goede verbindingen en nieuwe mobiliteit
- Een gezonde en duurzame omgeving

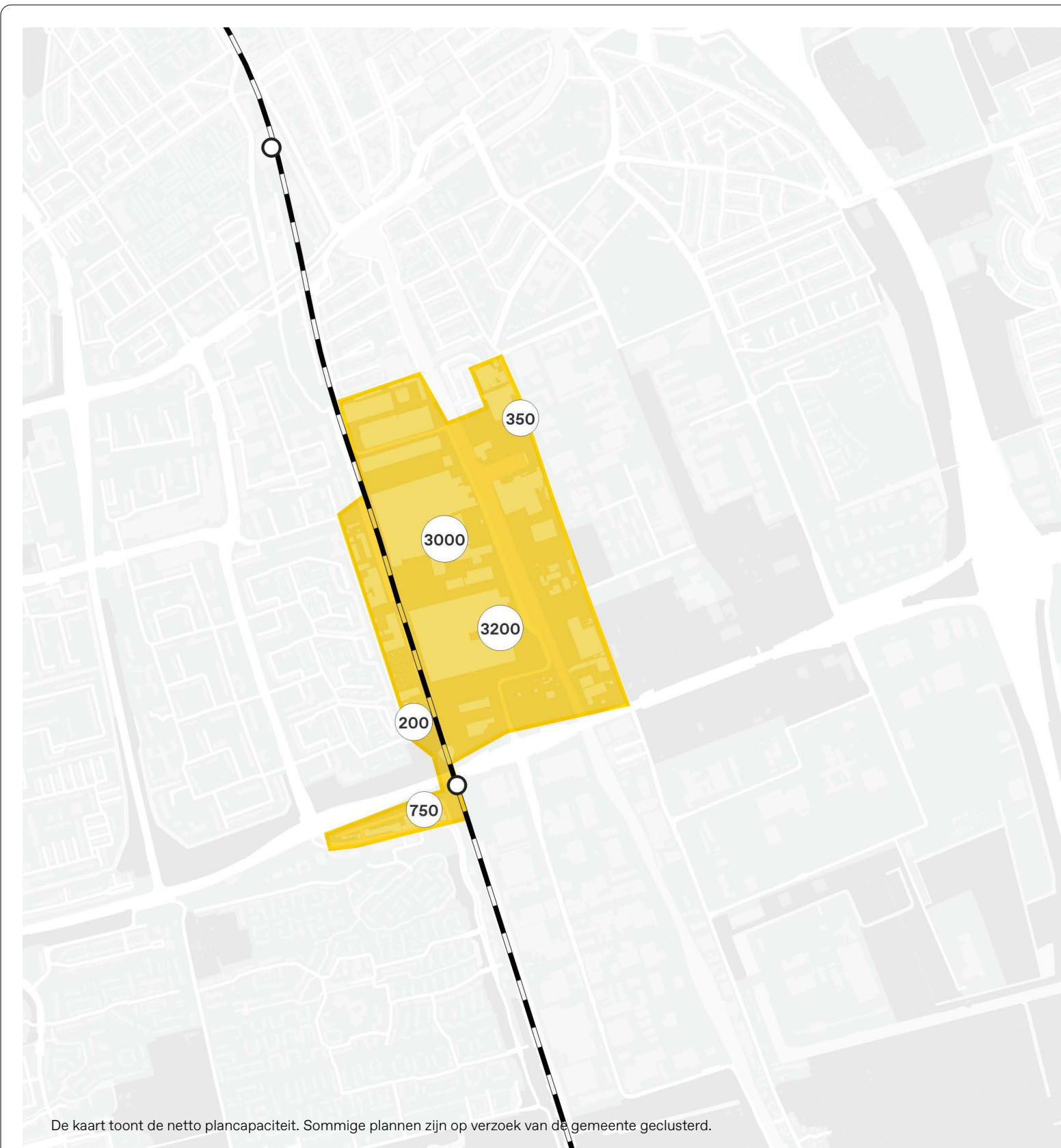
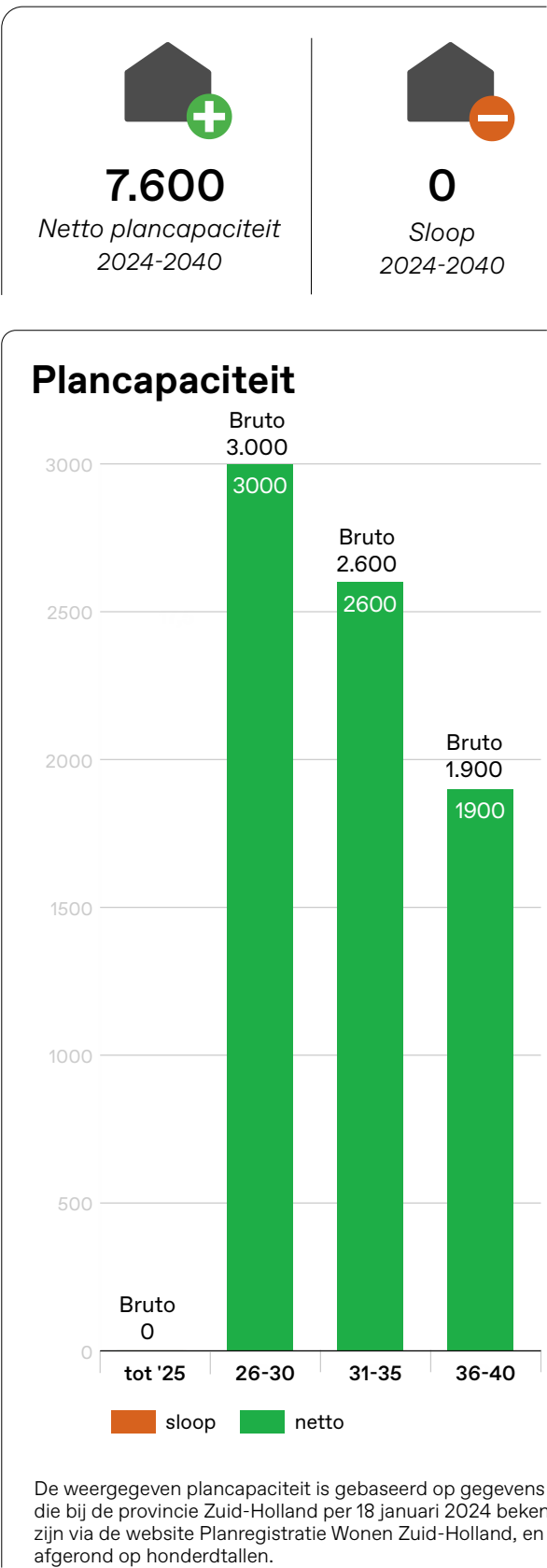
Stand van zaken

In 2019 is door de gemeenteraad het Ontwikkelplan Schieoevers Noord vastgesteld. Samen met het Milieueffectenrapport en het Ruimtelijk Kwaliteitskader (vastgesteld in 2021) vormt het ontwikkelplan de kaders en de randvoorwaarden voor het gebied. De gemeenteraad heeft op 18 oktober 2022 bestemmingsplan Schieoevers Noord (Kabeldistrict en Nieuwe Haven) vastgesteld. Dit bestemmingsplan is nu in behandeling bij de Raad van

State. Er zijn daar circa 3.500 woningen in voorbereiding, in combinatie met innovatieve bedrijvigheid en voorzieningen. Naar verwachting worden de eerste woningen in 2026 opgeleverd.

Knelpunten en uitdagingen

- Hoe zorgen we voor goede menging wonen en werken en hoe creëren we meer hoogwaardig en innovatieve bedrijvigheid?
- Hoe zorgen we dat het gebied ook een sociaal inclusief gebied wordt?
- Hoe verbinden we Schieoevers met de bestaande stad en in het bijzonder Station Delft Campus?
- Beleidsmatige hoeveelheid HMC en watergebonden bedrijventerrein versus feitelijk gebruik
- Kostenverhaal en samenwerking met marktpartijen
- Verkeersdruk op Kruithuisweg (N470) en vooral aansluitingen op A13 en A4
- Wens tot gebruik van de nieuwe sporen (extra stops) en stimuleren fietsgebruik
- Een deel van de opgaven is een ontwerpopgave, een deel van de opgaves is financieel van aard. Samen met de gebiedspartners, de regio en andere overheden pakken we deze opgaves aan.



Den Haag CID-Binckhorst

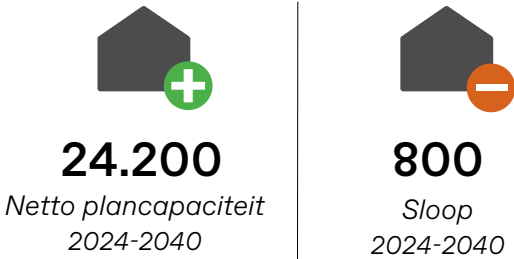
Het totale gebied van het CID vormt een economisch knooppunt in de stad door haar ligging tussen en rondom de drie intercity stations Den Haag Hollands Spoor, Den Haag Centraal en Den Haag Laan van NOI. In het CID is sprake van een omvangrijke programmatische toevoeging van wonen, werken en voorzieningen, het doorbreken van grote infrastructurele barrières en verplaatsen van verouderde bedrijvigheid.

De Binckhorst wordt een aantrekkelijk hoogstedelijke leef-omgeving voor wonen, werken en recreëren. Een belangrijk uitgangspunt bij deze transformatie is de instandhouding van de geldende juridisch planologische rechten van gevestigde bedrijven. De transformatie mag niet ten koste gaan van deze bedrijven. Sinds enkele jaren is een aantal plannen uitgevoerd en in ontwikkeling. De uitgevoerde plannen betreffen hoofdzakelijk het herbestemmen van bestaande gebouwen. Een uitgevoerd plan, dat niet on- vermeld mag blijven, is de bouw van de Victory Boogie- Woogie tunnel als onderdeel van de Rotterdamsebaan.

Opgave/ knelpunten

- Oplossen infrastructurele barrières (zoals spoorem- placement, spoor Goudse Lijn, spoorbogen, Schenk- viaduct, Prins Bernardviaduct, Utrechtse Baan) en bekostiging daarvan.
- Inbedden in (boven)regionaal OV-netwerk (schaal- sprong OV Koningscorridor, doorontwikkeling Oude Lijn, (H)OV CID/Binckhorst)
- Verbeteren inbedding in metropolitane fietsnetwerk (o.a. verlengde Velostrada)
- Verbeteren bereikbaarheid ‘last mile’ mobiliteit het gebied in (bv. HOV Binckhorstlaan) naar de vier NS stations
- Vormgeven mobiliteitstransitie (mitigatie autogebruik + logistiek minimaliseren (i.r.t. fysieke en milieuruimte)

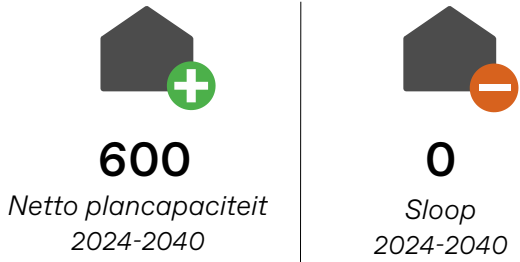
- Milieucontouren van watergebonden bedrijven (af- val-en betoncentrale) op Binckhorst, incl. verplaatsing.
- Het achterblijven van de realisatie van economische en maatschappelijke functies in de Binckhorst
- Bekostiging van de herinrichting en herordening van de openbare ruimte (plek geven voor energietransitie en klimaatadaptatie)
- Bekostiging van overige grote gebiedsingrepen zoals aanleg collectieve kades, verplaatsing tankstation e.a.
- Bekostiging maatschappelijke voorzieningen in com- plexe hoogstedelijke omgeving
- Realisatie collectieve voorzieningen (inclusief parke- ren)
- Complexe samenwerking tussen overheid en markt i.v.m. versnipperd bezit.
- Te beperkte investeringscapaciteit woningcorporaties



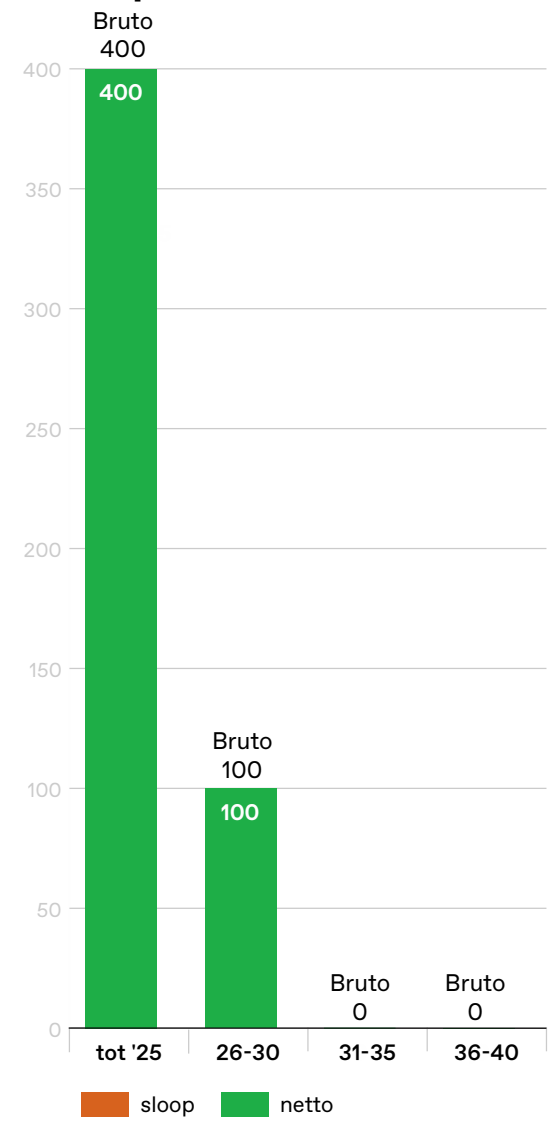
Scheveningen Internationale Zone

Scheveningen wordt herontwikkeld in meerdere zones (Bad en Haven) met een gemengd programma. Haven wordt doorontwikkeld met een blijvend sterk economisch component rond watergebonden bedrijvigheid, leisure- en woonprogramma. Bad wil zich ontwikkelen tot 24×7 en all year round badplaats. Goede bereikbaarheid en ontsluiting via de Schaalsprong OV is daarvoor randvoorwaardelijk. In de internationale zone wordt ingezet op een internationaal concurrerend vestigingsklimaat waarin economische ontwikkeling en banen kunnen floreren en waarbij strategisch locatie beleid een bijdrage levert aan de leefbaarheid van het gebied.

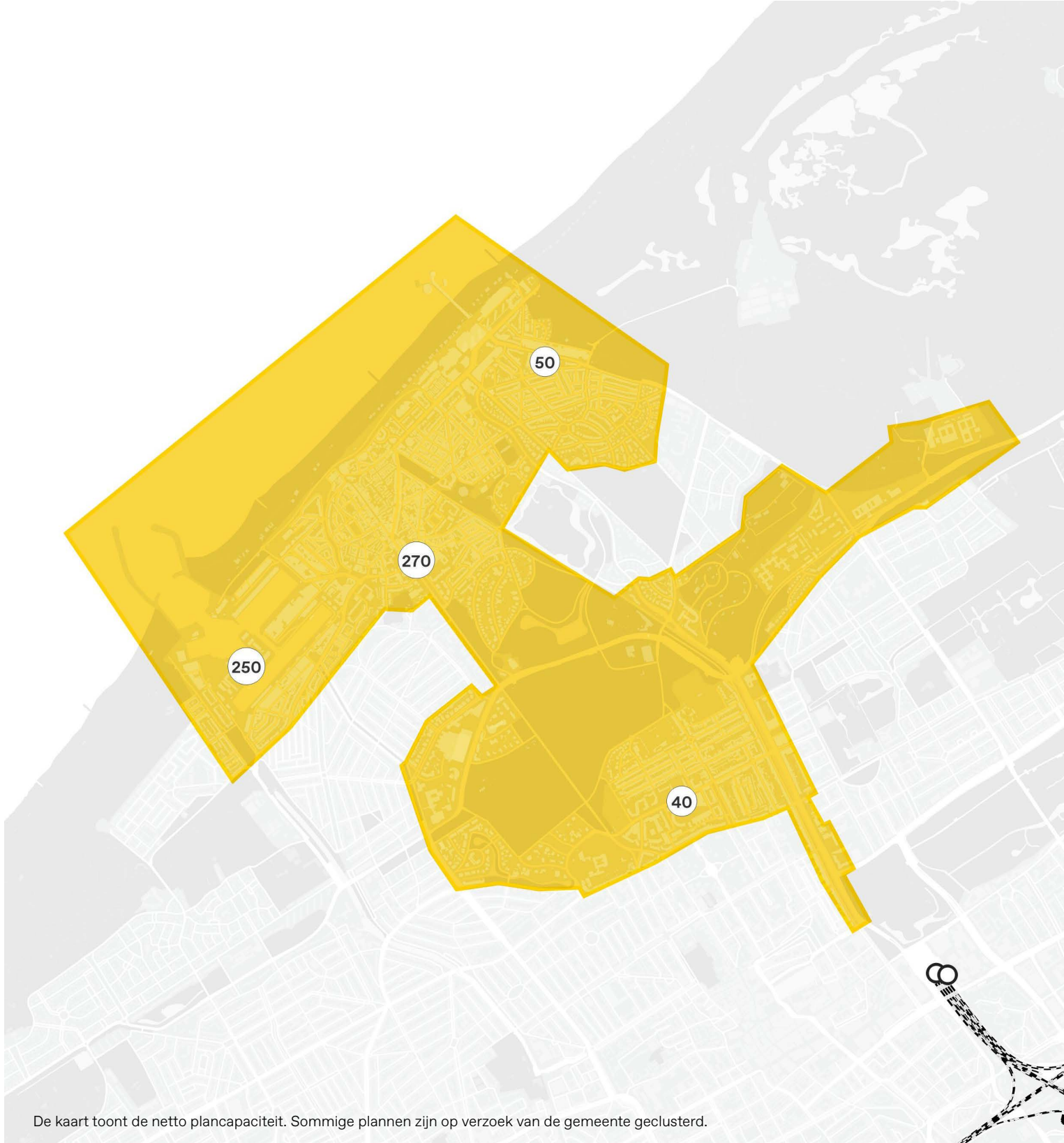
- Opgave/ knelpunten
- Versnelling OV van Den Haag Centraal en Holland Spoor (Schaalsprong OV/lightrail) naar Internationale Zone en Scheveningen Bad, inclusief bekostiging. Hiernaast ook OV bereikbaarheid Scheveningen Haven
 - Bouwen van woningen in meerdere marktsegmenten (waarborgen variëteit)
 - Complementair economisch programma in Haven en Bad tot stand laten komen
 - Tot stand brengen goede menging van wonen-werken in Haven (rondom maritieme activiteiten)
 - Verkennen toekomst waterkering (rond de haven).
 - Bouwen met gebruik van landschappelijke kwaliteit (duinen, Natura2000)
 - Verbeteren vestigingscondities internationale zone door het versterken van de landschappelijke structuur, aanpak van fysieke barrières, betere inpassing auto infrastructuur. Ten aanzien van beveiliging een omslag maken van objectbeveiliging naar gebiedsbeveiliging.



Plancapaciteit



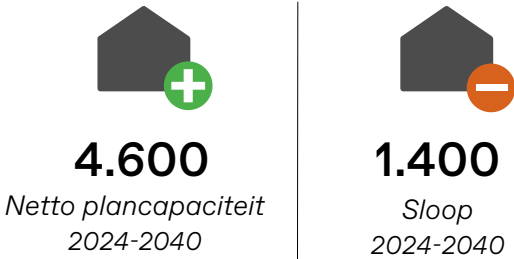
De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op gegevens die bij de provincie Zuid-Holland per 18 januari 2024 bekend zijn via de website Planregistratie Wonen Zuid-Holland, en afgerond op honderdtallen.



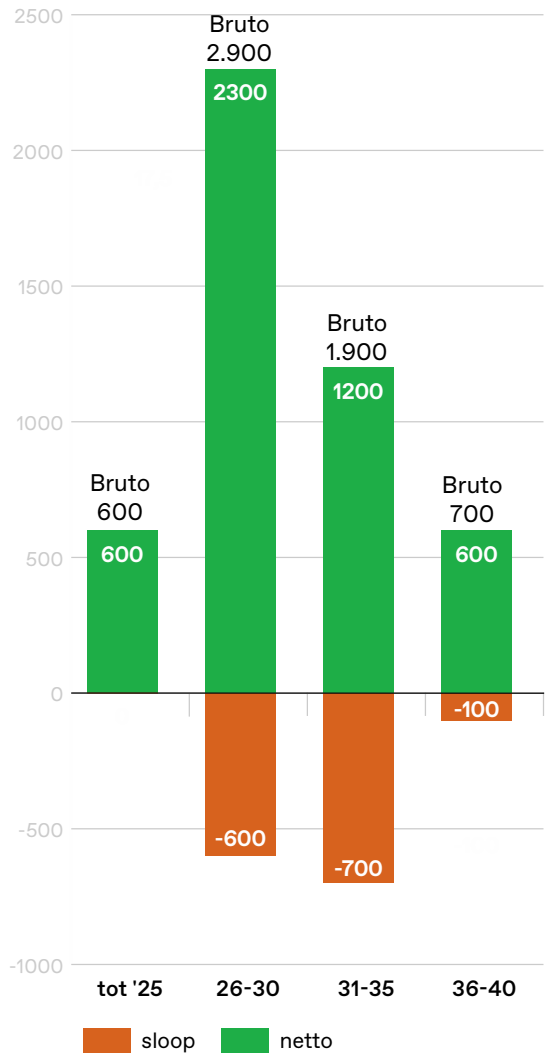
Den Haag Zuidwest

Voor Zuidwest staat de opgave centraal het gebied te herpositioneren op lokaal en regionale schaal. Zittende bewoners blijven behouden, daarnaast wordt Zuidwest interessant gemaakt voor nieuwe woningzoekenden, ondernemers en instellingen in Den Haag en omliggende gebieden. In Zuidwest worden 10.000 woningen, in lijn met de recent vastgestelde structuurvisie voor het gebied, toegevoegd met een bijbehorend voorzieningenprogramma. Ook staan investeringen op de planning voor de Zuidwestlandcorridor, de openbare ruimte en groenstructuren.

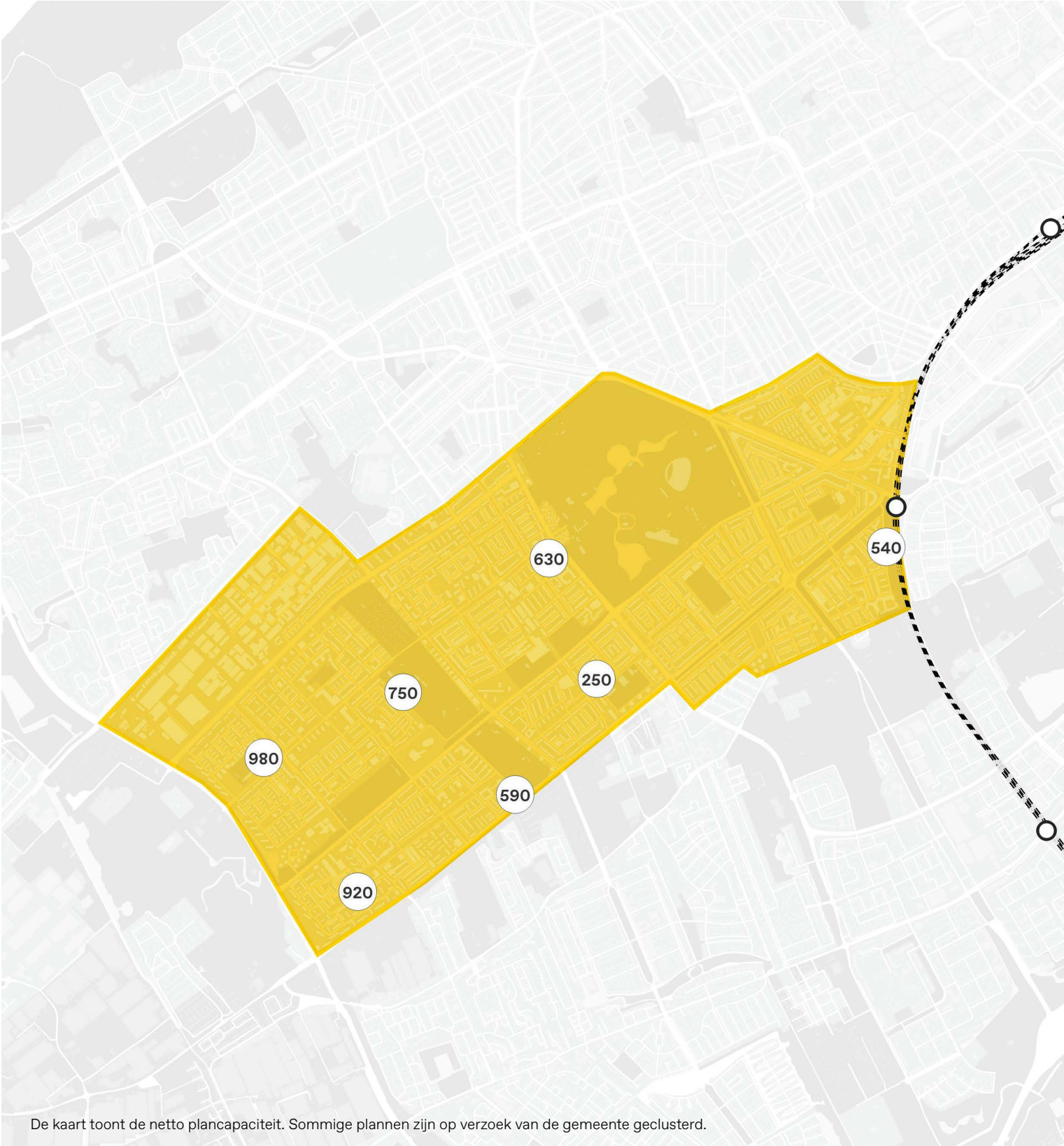
- Opgave/ knelpunten
- Opwaardering van het (H)OV-net → metrofrequentie op het spoor (minimaal 6x/uur). Hiertoe uitbouw van het station en verbetering ketenmobiliteit (fiets/ looproutes en fietsparkeervoorzieningen, kwaliteit stationsomgeving)
 - Alternatieve mobiliteitsconcepten (Transit Oriented Development) nodig: parkeren in relatie tot verdichting
 - Opwaardering en doorstroming stationsknoop (OV, auto, fiets)
 - Oplossen geluidshinder spoor (via ontwerp-aanpassingen cq. innovatief omgaan met wet-en regelgeving)
 - Verplaatsen tijdelijke bedrijvigheid naar elders
 - Negatieve business case door waardering bezit corporaties op marktwaarde.
 - Te beperkte investeringscapaciteit corporaties
 - Het verkrijgen van een haalbare business case voor de energietransitie (in het kader van mogelijke aantakking op warmtenet)



Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op gegevens die bij de provincie Zuid-Holland per 18 januari 2024 bekend zijn via de website Planregistratie Wonen Zuid-Holland, en afgerond op honderdtallen.



Dordrecht Spoorzone: StadsAs en Diztrikt Zwijndrecht

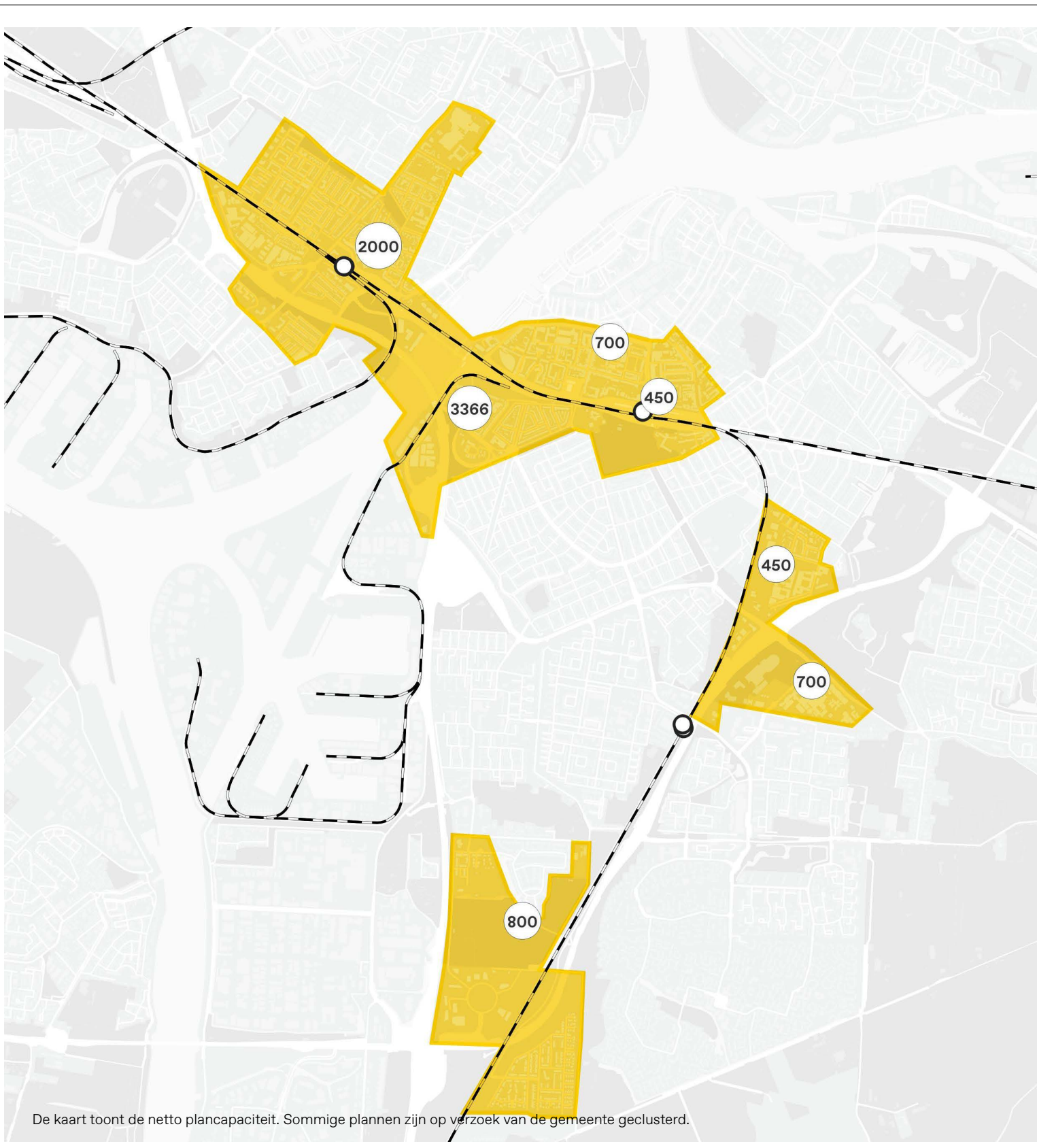
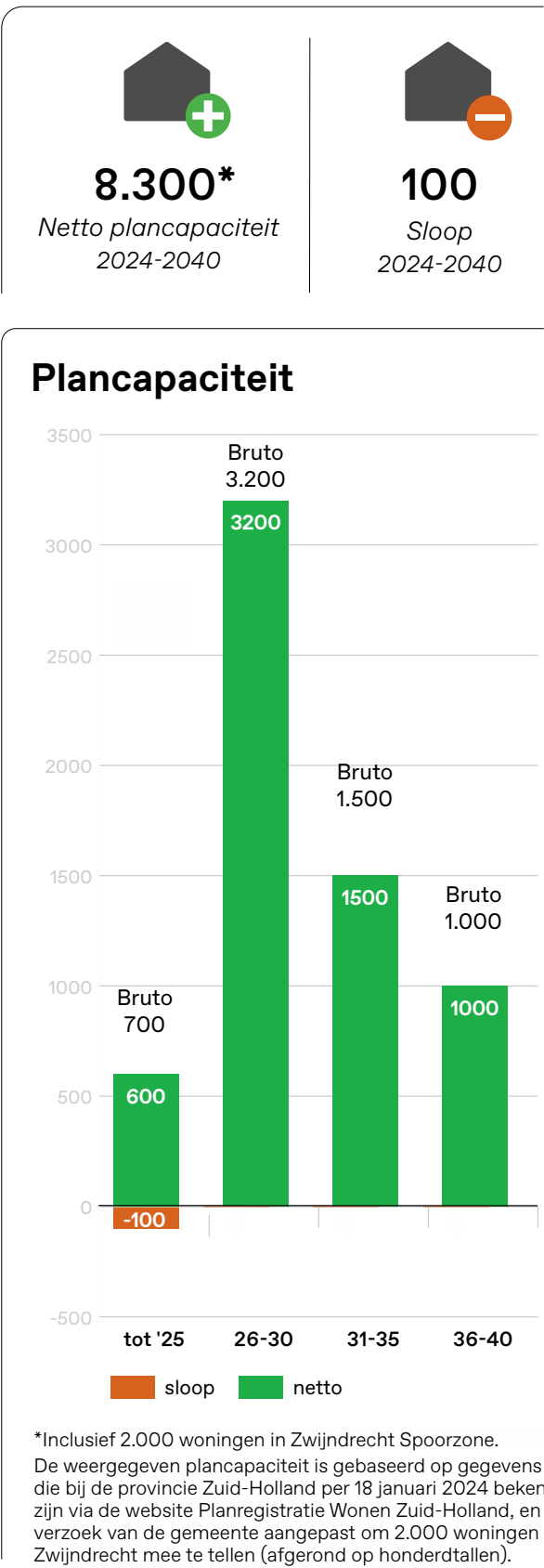
De Spoorzone kent meerdere strategisch en centraal gelegen locaties die Dordrecht (en Zwijndrecht) naar wonen zou willen laten transformeren, zonder uitzondering in een binnenstedelijke setting en te ontsluiten met goed hoogwaardig openbaar vervoer, variërend van het Maasterras (Dordrecht en Zwijndrecht) aan de entree van de stad via de stationsomgeving tot aan Leerpark en Amstelwijk. Met de stedelijke ontwikkeling wordt ingezet op een kwaliteitssprong in de Drechtsteden. Er wordt een gemengd woon- en (innovatief) werkmilieu voorzien met ca. 9.000 woningen en ca. 2.500 arbeidsplaatsen

Stand van zaken

Voor drie deelgebieden is in 2020-21 een WBI-bijdrage toegekend: Spuiboulevard, Maasterras-deel van Weeskinderendijk en Stationskwartier/Diztrikt. Gezondheidspark wordt op relatief korte termijn voorzien en de bouw is gestart in Amstelwijk. Wilgenwende is inmiddels afgerond. Daarnaast vinden er continu ontwikkelingen plaats in de binnenstad en ligt er een plan voor starters woningen vlakbij het station (Thureborgh). In 2023 is voor de grootste locatie Maasterras voor enkele duizenden woningen het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegd. De eerste 29 woningen in het Stationskwartier van Zwijndrecht zijn opgeleverd. Op dit moment staat De WIJCK (voormalig Stadstuinen) in de verkoop en de animo is groot. De contracten voor de Bostuinen (voormalig Indische buurt fase 2) zijn getekend, nog dit jaar wordt gestart met de sloop van het gebied.Het Maasterras West is inmiddels aangekocht door gemeente Zwijndrecht en zal vanaf november 2024 in 3 fasen worden overgedragen aan de ontwikkelaar.

Knelpunten en uitdagingen

- Verminderen effecten vervoer gevaarlijke stoffen (trein) door verlagen plafonds in Basisnet/ondertuning van de route en verkennen overige mogelijke (bron-) maatregelen.
- Bekostiging onrendabele top op benodigde aankoop/onteigening, verplaatsing en sanering verouderde bedrijvigheid, anders/slim omgaan met hindercirkels en hinderbeperkende maatregelen (geluid n.a.v. spoorbrug en A16)
- Realisatie vernieuwd OV-netwerk inclusief het verbeteren van station CS en nieuwe stations waaronder Leerpark → verlightrailing incl. ‘first and last mile’ organiseren
- Noodzakelijke aanpassingen gebiedsinfrastructuur zoals: -omzetten bestaand parkeer- en rangeerterrein en Stamlijn (goederen over spoor) naar een groene inrichting met daaronder diverse noodzakelijke functies (incl. parkeren) mede als oplossing voor de noodzakelijke geluids- en EV beperkende maatregelen; -verplaatsen rangeerterrein naar elders; -aanpassen Zwijndrechtse brug naar autoluwe/-vrije inrichting tbv fiets en voetgangers, waarbij op dit moment overleg is over de definitieve functie van deze brug ; -verplaatsen afrit A-16 -aanpassen kruisingen; -nieuwe parkeergarage als evacuatielocatie - geluidsschermen
- Parkeernormen: mogelijkheden alternatieven, kosten en flexibiliteit/ ombouwbaarheid P-voorzieningen
- Kosten onrendabele top Beoogde ontwikkeling Spoorzone naar een hoger strategisch niveau krijgen (incl. Rijk)
- Planologisch-juridisch moet een deel van deze plannen nog afgestemd en aanvaard worden.



Leiden Campus

Leiden Campus bestaat uit het Leiden Bio Science Park (LBSP) en de Spoorzone. Het LBSP mag zich met recht het Nederlandse vlaggenschap van de topsector Life Science & Health noemen. Het gebied biedt ruimte aan internationale hoofdkantoren van grote farma- en biotechbedrijven als Janssen, Astellas Pharma, Galapagos en Bristol Myers Squibb. De transformatie van deze nu nog relatief monofunctionele campus naar een gemengd, stedelijk innovatiedistrict vormt de belangrijkste opgave, waarbij naast werk- en onderwijsruimte ook veel voorzieningen en woningen worden toegevoegd.

De Spoorzone wordt verder uitgebreid tot een gemengd centrumstedelijk woon-werkgebied met een combinatie van kantoren en woningen. De uitbreiding van het station als geoliede overstapmachine met een grotere capaciteit en met betere verbindingen tussen het LBSP en de binnenstad vormt hier een belangrijke opgave. Dit belangrijke regionale OV-knooppunt kan de toename van het aantal reizigers op termijn niet aan, en moet meegroeien om de toenemende verstedelijking in de omgeving te kunnen faciliteren.

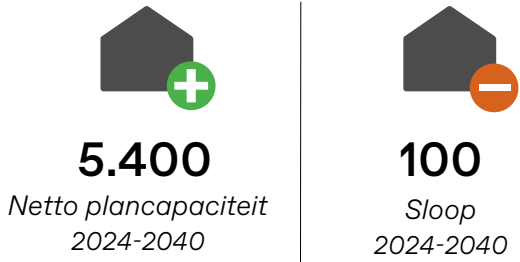
Stand van zaken:

In zowel het Leiden Bio Science Park als de Spoorzone wordt al flink gebouwd. Zo zijn in het LBSP in 2023 ca. 1.000 studentenwoningen opgeleverd en krijgen Janssen en Bristol Myers Squibb nieuwe kantoren met lab- en onderzoeksruimten. Tegenover het Centraal Station wordt in 2024 gebouwd aan de projecten De Geus en De Lorentz fase 2. In het Stationsgebied wordt, op basis van de vorig jaar geactualiseerde gebiedsvisie Stationsgebied, de ontwikkeling van de zogeheten M-kavels voorbereid. En ook aan de Vondellaan en Schipholweg zijn grote, gemengde bouwplannen in ontwikkeling.

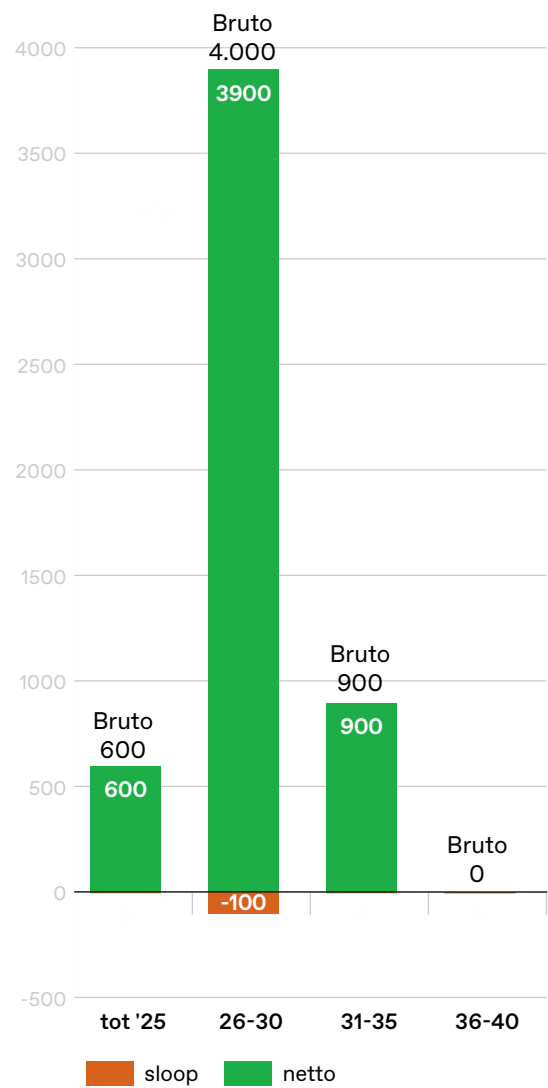
Voor het deelproject ‘Knooppunt Leiden Centraal’, dat onderdeel is van de MIRT-verkenning Oude Lijn en Knooppunten, worden in 2024 een aantal ontwikkelscenario’s verder uitgewerkt, om in 2025 een voorkeursbeslissing te kunnen nemen. In de tussentijd bereiden de regiopartners (waaronder gemeenten Katwijk en Alphen a/d Rijn) graag de start van mobiliteitsonderzoek voor naar mogelijkheden om de snelheid, de capaciteit en het reizigerscomfort op de HOV-corridor Katwijk-Leiden-Alphen te vergroten.

Knelpunten en uitdagingen

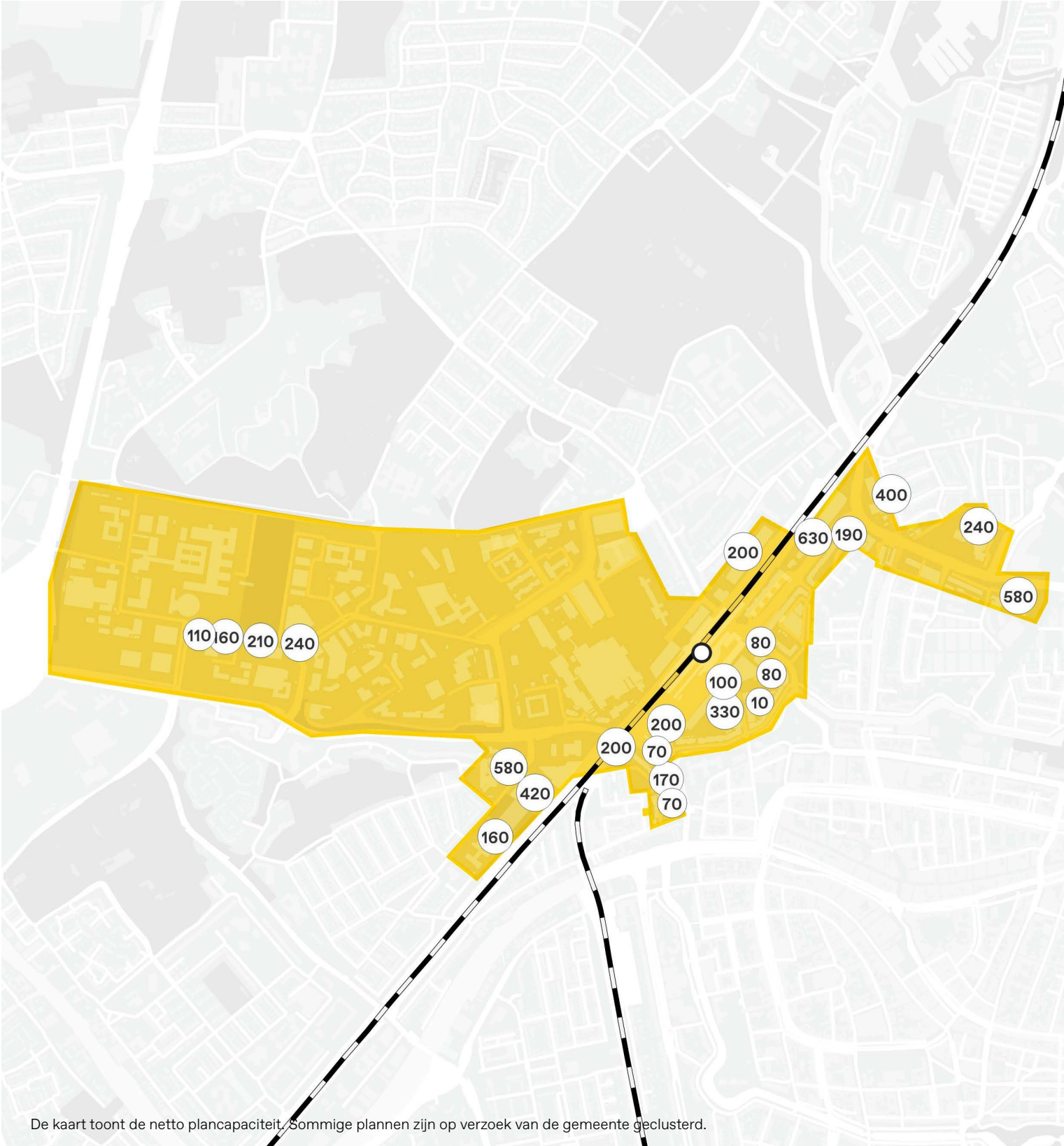
- Leiden Centraal is het derde station van Nederland op het gebied van het aantal fietsparkeerders, maar het aanbod aan fietsenstallingen is ontoereikend. Een tweetal nieuwe, ondergrondse fietsenstallingen zijn nodig, evenals de uitbreiding van een bestaande fietsenstalling.
- Het comfort en de verkeersveiligheid op en rondom het busstation laat zeer te wensen over. Er is een noodzaak de busterminal te overkluizen, anders toegankelijk te maken voor bussen, platforms te verruimen en de busterminal inpandig en direct te verbinden met de stationshal.
- De spoordijk vormt een barrière tussen het centrum en het Bio Science Park en daarmee tussen de twee belangrijkste motoren in de regionale economie. Een groeiend aantal reizigers tussen beide gebieden vraagt om een verbreding van de Joop Walenkamptunnel
- First en last mile vervoersmogelijkheden naar en uit zowel het centrum als het Bio Science Park vragen om versterking en uitbreiding.
- Op termijn is een upgrade van de HOV-corridor Katwijk-Leiden-Alphen zeer gewenst om frequenter en betrouwbaarder openbaar vervoer te kunnen aanbieden tussen Leiden Centraal en andere gebieden in en rondom de Leidse regio.



Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op gegevens die bij de provincie Zuid-Holland per 18 januari 2024 bekend zijn via de website Planregistratie Wonen Zuid-Holland, en afgerond op honderdtallen.



Stadsas

Rijswijk Stadsas

Bogaard Stadscentrum wordt een levendig gebied met een menging van wonen en winkels met daarnaast andere voorzieningen zoals horeca. Het wonen zal vooral plaatsvinden in de vorm van middeldure en dure appartementen, zowel koop als huur. Het gebied is vooral interessant voor kleine één- en tweepersoonshuishoudens, starters, young professionals en senioren. Het Havenkwartier en Kessler Park zijn twee gebiedsontwikkelingen in de Plaspoelpolder. Hier zal het wonen gecombineerd worden met werken. Ook hier wordt gemikt op kleinere huishoudens, vooral starters, werkende jongeren en young professionals. Er zal hier een ruim aanbod komen van wat kleinere middeldure appartementen, maar ook duurdere appartementen vinden er een plek, met name in het Havenkwartier. Op het Kessler Park wordt de campus At the Park ontwikkeld. In de campus versterken educatie, onderwijs, innovatie- en kennisonderzoek en gerelateerde bedrijvigheid elkaar. Ook is er plaats voor de huisvesting van studenten. Van het totaal aantal geprogrammeerde woningen in de Stadsas valt meer dan de helft in de categorie betaalbaar. Ook worden er nog ca. 800 sociale woningen gerealiseerd.

Stand van zaken

Het Masterplan voor Bogaard Stadscentrum is een aantal jaren geleden vastgesteld en de transformatie is in volle gang. Het voormalige belastingkantoor en een voormalig ministerie zijns inmiddels getransformeerd naar een wooncomplex met moderne appartementen. Een aantal andere projecten zit in de planvormingsfase. Voor Havenkwartier en Kessler Park zijn ontwikkelkaders vastgesteld, respectievelijk in 2021 en in 2022. In het Havenkwartier is gestart met de realisatie van de eerste fase van de gebiedsontwikkeling waarbij de eerste deelprojecten zijn opgeleverd. Vooruitlopend op de campusontwikkeling in Kessler Park wordt tijdelijke huisvesting gerealiseerd voor

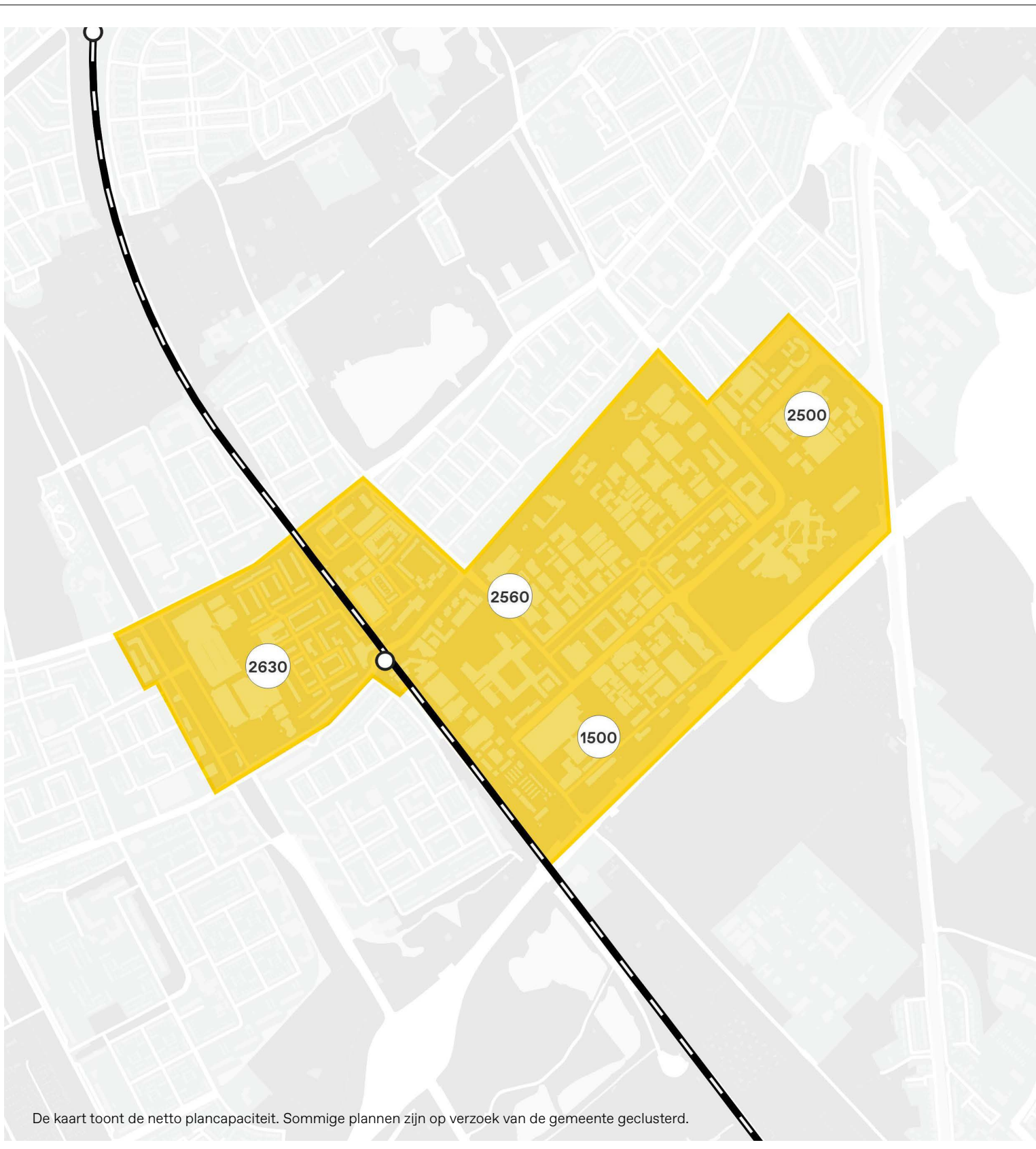
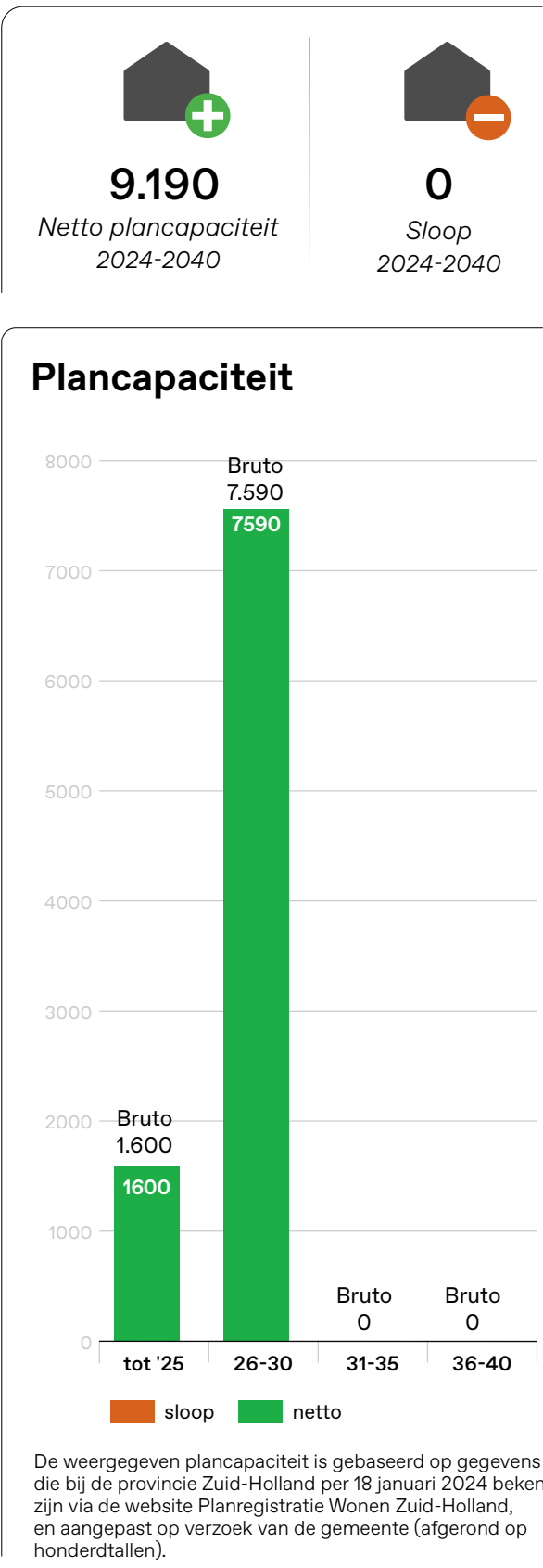
studenten.

Het rijk heeft diverse gebiedsontwikkelingen en projecten in de Stadsas de afgelopen jaren financieel gesteund. Hierdoor is de haalbaarheid van deze projecten aanzienlijk vergroot en zijn vertragingen in de planning voorkomen.

Knelpunten en uitdagingen

De snelle groei van het aantal woningen in Rijswijk zorgt ervoor dat de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad onder druk komen te staan en vragen om veel investeringen in relatief korte tijd door de gemeente. De geplande korting van de algemene uitkering vanuit het rijk verlaagt juist het investeringsvermogen van de gemeente. Hierdoor zijn scherpe keuzes nodig. Meer voorzieningen, het klimaatbestendig inrichten van de buitenruimte, de energietransitie en het bereikbaar houden van de gemeente zijn slechts enkele voorbeelden van opgaven waar de gemeente voor aan de lat staat.

Een mobiliteitstransitie en aanpassingen in de infrastructuur zijn nodig om Rijswijk bereikbaar en leefbaar te houden. Investerings in de first- en last mile, het toekomstbestendig maken van station Rijswijk, het herinrichten van de Prinses Beatrixlaan en de bouw van een station voor Rijswijk Buiten zijn de grootste uitdagingen en dragen allen bij aan het bereikbaar houden van Rijswijk en de regio. Het station voor Rijswijk Buiten is al onderdeel van de MIRT-verkenning Oude Lijn. Ook de overige projecten vragen om een regionaal georganiseerde ingreep en medefinanciering vanuit rijk en MRDH. Daarnaast is het door een tekort aan capaciteit in de ambtelijke organisatie niet mogelijk om binnen de Stadsas meer transformatieprojecten tegelijk te realiseren dan nu het geval is. De mogelijkheden die de gemeente heeft om de capaciteit te verhogen zijn te beperkt.



Alle locaties	Delft	Den Haag	Dordrecht	Leiden	Rijswijk	Rotterdam	Schiedam	Zoetermeer	
Binnenstad	Oostflank	M4H	Van Nelleknoop						

Rotterdam Binnenstad

De Rotterdamse binnenstad is uitgegroeid tot een hoogstedelijk, internationaal interactiemilieu, op twee oevers van de Nieuwe Maas. De afgelopen jaren zijn er in de binnenstad veel bewoners, werknemers, bezoekers en ontmoetingsplekken bijgekomen. Het noordelijk deel van Zuid heeft zich echt ontwikkeld als binnenstedelijk milieu, waarmee de grenzen van de binnenstad zich hebben verlegd. Naar dit unieke milieu voor wonen en werken is en blijft vraag en daarmee is de binnenstad een logische plek om ook in de toekomst de groei van de stad verder te accommoderen. We zien mogelijkheden om in de binnenstad nog circa 15 tot 25 duizend woningen toe te voegen en evenzoveel arbeidsplaatsen (ca. 500.000 m2 werklocaties). Daarvoor is het noodzakelijk te sturen op en investeren in nieuwe stedelijke uitdagingen, zoals bereikbaarheid, duurzaamheid en inclusiviteit, om de binnenstad van Rotterdam leefbaarder, gezonder en vitaler te maken.

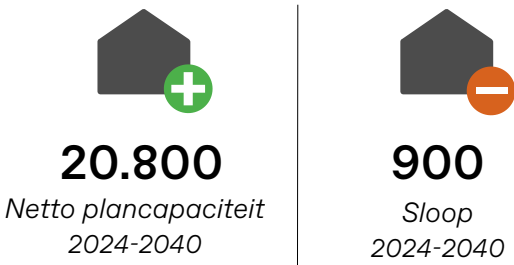
Stand van zaken

De uitvoering van de Rotterdamse binnenstad is al volop in ontwikkeling. De komende jaren ligt de focus op de realisatie van enkele grootschalige, gemengde stedelijke gebiedsontwikkelingen en in investeringen in een gezonde en groene buitenruimte. De ambities voor de binnenstad zijn in 2021 vastgesteld in de Uitwerking Omgevingsvisie, gebied binnenstad.

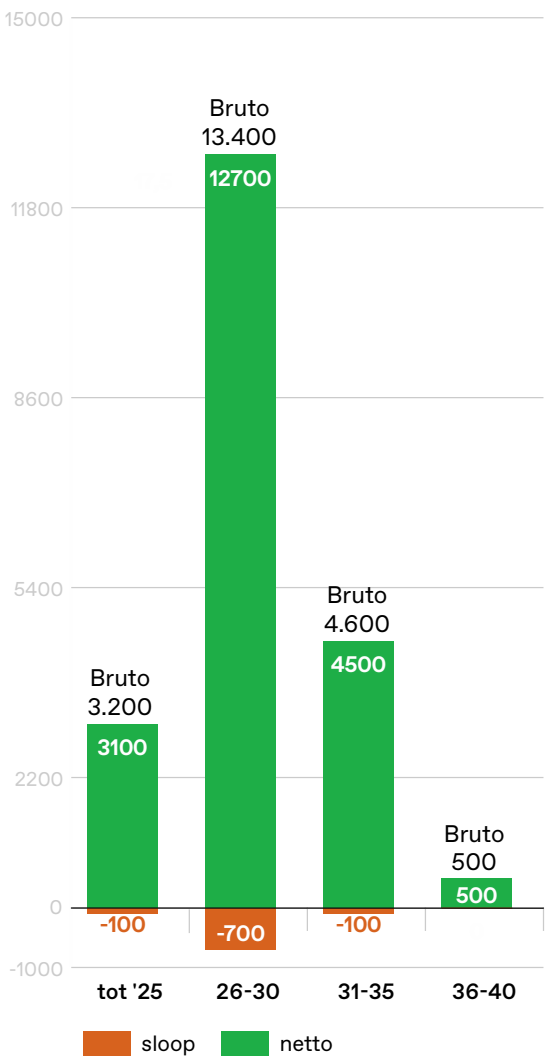
Knelpunten en uitdagingen:

- Garanderen van bereikbaarheid. Met meer inwoners, werknemers en bezoekers staat de bereikbaarheid van de binnenstad onder druk. Investeren in openbaar vervoer en het versnellen van de mobiliteitstransitie is noodzakelijk om meer ruimte te maken voor voetganger en fietser en een efficiënte en schone logistiek. We zetten in op minder ruimte voor de auto
- Tegengaan van verdringing. In de binnenstad ontstaat

- verdringing door stijgende vastgoedprijzen. Sturing op het behouden van diverse typen functies in verschillende prijssegmenten, is noodzakelijk voor het voorkomen van uitsluiting van groepen bewoners en ondernemers
- Veerkrachtig maken van de economie. De binnenstad speelt een leidende rol in de regionale Rotterdamse economie. Investeren in de ontmoetingsfunctie en de voorzieningen van de stad, de samenwerking tussen bedrijfsleven, lokale ondernemers, kennis- en onderwijsinstellingen en het innovatiemilieu in de binnenstad is noodzakelijk voor vernieuwing en veerkracht in de Rotterdamse economie
 - Verbeteren van de leefomgeving en klimaatbestendigheid. De verdere verdichting van één van de dichtst bebouwde plekken van Nederland brengt nieuwe uitdagingen met zich mee voor de leefbaarheid en sociale veiligheid in het gebied en de inpassing van klimaatbestendigheid. Investerings in de herverdeling en ordening van de beschikbare ruimte boven- en ondergronds op structuurniveau is noodzakelijk voor een leefbare en klimaatadaptieve binnenstad.



Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op gegevens die bij de provincie Zuid-Holland per 18 januari 2024 bekend zijn via de website Planregistratie Wonen Zuid-Holland, en afgerond op honderdtallen.



Alle locaties

Delft

Den Haag

Dordrecht

Leiden

Rijswijk

Rotterdam

Schiedam

Zoetermeer

Binnenstad

Oostflank

M4H

Van Nelleknoop

Rotterdam Oostflank

In het gebied tussen Alexander en Zuidplein zien we kan- sen om circa de helft van de opgave voor verstedelijking in Rotterdam te realiseren. Expliciet uitgangspunt is om de ontwikkelingen in het gebied ten goede te laten komen aan de bestaande stad. We hebben drie doelstellingen voor het gebied benoemd:

- Van gescheiden stadsdelen naar één ongedeelde stad
- Van ov-knooppunten naar sterke centra
- Van geïsoleerde woonbuurten naar vitale stadswijken

Om deze verder te concretiseren hebben we gebiedskeu- zes opgesteld, die aangeven hoe we de ambities willen waarmaken, deze zijn geland in de Rotterdamse Omge- vingsvisie. De grote verdichtingsopgave van 30.000 nieu- we woningen en arbeidsplaatsen realiseren we volgens hoge standaarden op het gebied van energie, klimaat en circulariteit.

Stand van zaken

Op 21 december 2023 heeft de gemeenteraad de plannen voor de Oostflank vastgesteld, waaronder de komst van een derde stadsbrug en de definitieve herziening van de omgevingsvisie. Het gebied bestaat uit allemaal deelge- bieden met elk een eigen ontwikkel- en realisatietempo. Plannen voor de Oostflank:

- 30.000 nieuwe woningen, voorzieningen en bedrijfs- ruimtes in de buurt van nieuw aan te leggen en al bestaande OV-knooppunten.
- Extra woningen in de bestaande woonwijken Het Lage Land, Prinsenland, De Esch, Bloemhof en Hillesluis.
- Tot 2040 twee nieuwe goed bereikbare woonwijken met veel ruimte voor water en groen om zo voorbereid te zijn op klimaatverandering: een nieuwe woonwijk met maximaal 1000 woningen langs de Kralingse Zoom in De Esch, waar ook een nieuwe tramhalte komt. En een nieuwe woonwijk met ongeveer 1350-1650 nieuwe woningen aan de Boszoom. Deze woon-

wijk is goed bereikbaar met een nieuwe tramlijn die ook voor een verbinding zorgt met de wijk Het Lage Land in Prins Alexander.

- Veel extra openbaar groen zoals buurttuinen en buurt- parken en een nieuwe bos-as.

We verwachten het gebied in drie fases te ontwikkelen:

- Fase 1: Lopende gebiedsontwikkelingen tot 2030 – voor deze projecten is sprake van vastgestelde kaders (masterplan/bestemmingsplan) en concrete bouw- projecten: Hart van Zuid, Feyenoord City, Brainpark I, Alexanderknoop. 10 000 woningen, 6 000 arbeids- plaatsen
- Fase 2: 2030-2035 – voor deze projecten is een schaalsprong in bereikbaarheid noodzakelijk: Versnel- ling mogelijk rondom Kralingse Zoom, Brainpark II. 8 000-13 000 woningen, ca. 6 500 arbeidsplaatsen
- Fase 3: 2035-2040 – gebieden in onderzoeksfase, opgaven op het gebied van o.a. leefkwaliteit, vermin- deren milieuhinder, transformatie bedrijventerreinen en inpassen sport i.c.m. verstedelijking: 6 500-10 000 woningen, 5 000 arbeidsplaatsen

Knelpunten en uitdagingen

In de gebiedsuitwerking maken we de volgende keuzes, die huidige functies direct raken:

- De aanleg van de nieuwe stadsbrug vraagt om een aanpassing van de oever van Polder de Esch om een veilige doorvaart voor de scheepvaart te garanderen.
- Het huidig areaal aan sportterreinen blijft in het ge- bied behouden, maar veel verenigingen zullen moeten verhuizen naar een nieuw complex op een andere (nieuwe) locatie.
- De bedrijventerreinen en kantoorlocaties in het gebied transformeren naar meer gemengde gebieden.



31.500

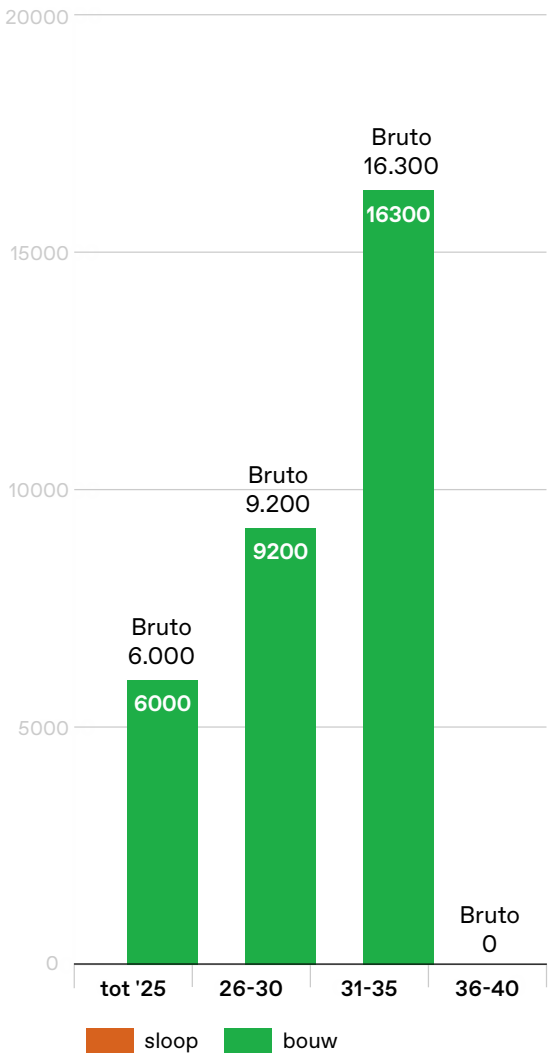
Netto plancapaciteit
2024-2040



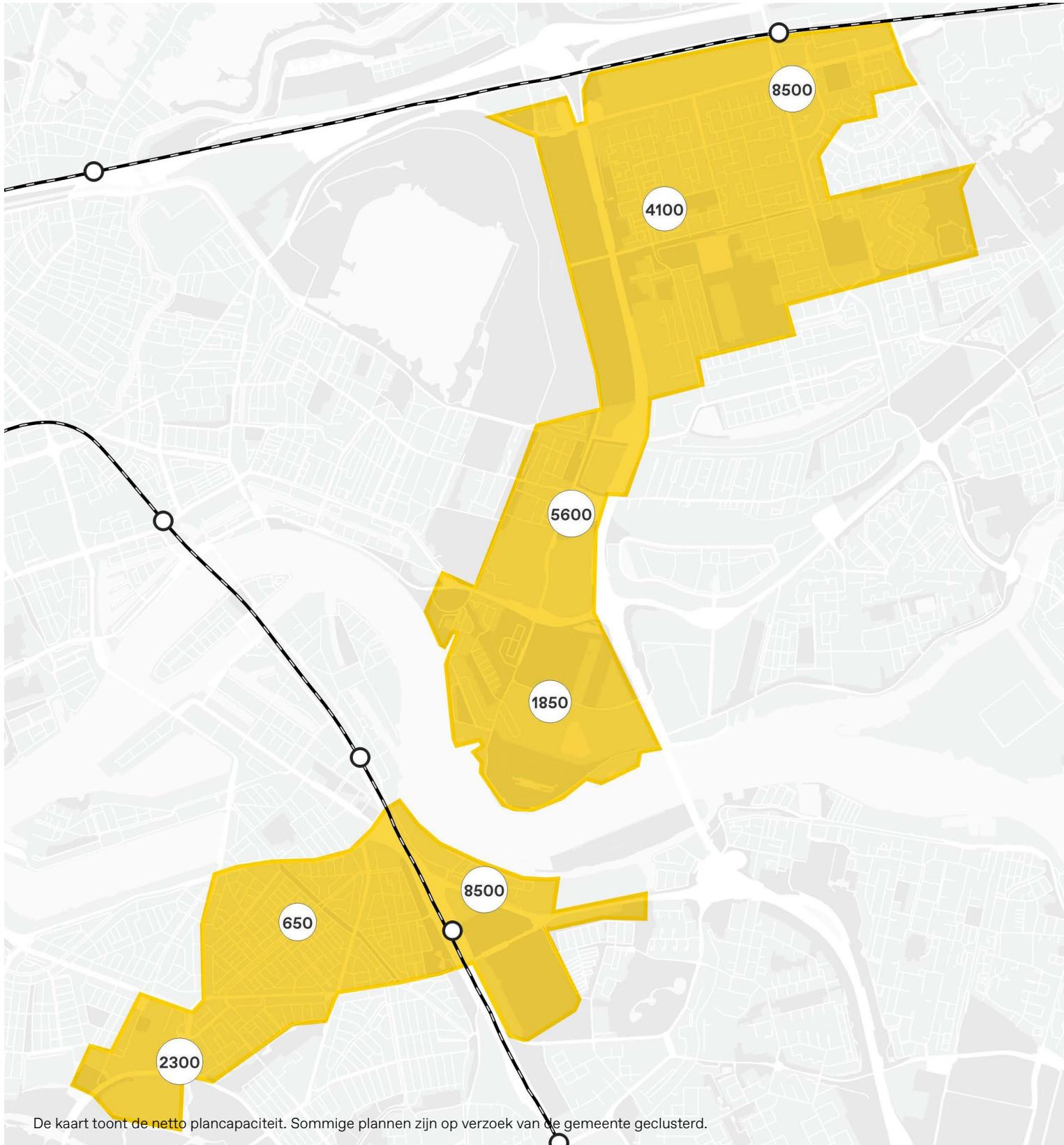
0

Sloop
2024-2040

Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op gegevens die bij de provincie Zuid-Holland per 18 januari 2024 bekend zijn via de website Planregistratie Wonen Zuid-Holland, en aangepast op verzoek van de gemeente (afgerond op honderdtallen).



De kaart toont de netto plancapaciteit. Sommige plannen zijn op verzoek van de gemeente geclusterd.

Alle locaties	Delft	Den Haag	Dordrecht	Leiden	Rijswijk	Rotterdam	Schiedam	Zoetermeer	
Binnenstad	Oostflank	M4H	Van Nelleknoop						

Rotterdam M4H

Merwe-Vierhavens (M4H) is onderdeel van het Rotterdam Makers District (RDM). Gemeente Rotterdam en Havenbedrijf (HbR) willen M4H de komende decennia transformeren van een klassiek havengebied tot innovatief woon-werkmilieu, optimaal ingericht voor de innovatieve maakindustrie en met een mix van werken, wonen, cultuur, horeca, sport en onderwijs. Een energiek district met impact op de verduurzaming van stad en haven. De te realiseren woningen leveren een stevige bijdrage aan de binnenstedelijke woningbouwopgave.

Stand van zaken

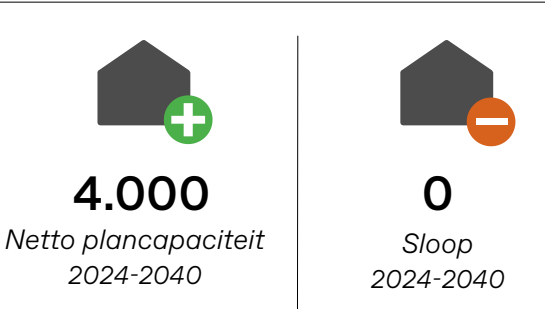
De gebiedsontwikkeling is al jaren gaande en een serie tot de verbeelding sprekende projecten is gerealiseerd, waaronder Lee Towers, Stadshavensbrouwerij, Keilepand en Keileweg. De inzet van gemeente en HbR bestond tot nu toe voor een groot deel uit planvorming (Ruimtelijk Raamwerk) en software (acquisitie, branding, communicatie, events). Intussen rammelen grootschalige initiatieven en plannen aan de poort en wordt het bestemmingsplan na de zomer vastgesteld. Grootschalige woningbouw gaat komende collegeperiode starten, te beginnen in de Merwehaven. De eerste start bouw wordt nog voorzien eind 2025. Grote ingrepen in infrastructuur, buitenruimte en energie staan op stapel. Een nieuwe fase staat voor de deur.

Knelpunten en uitdagingen

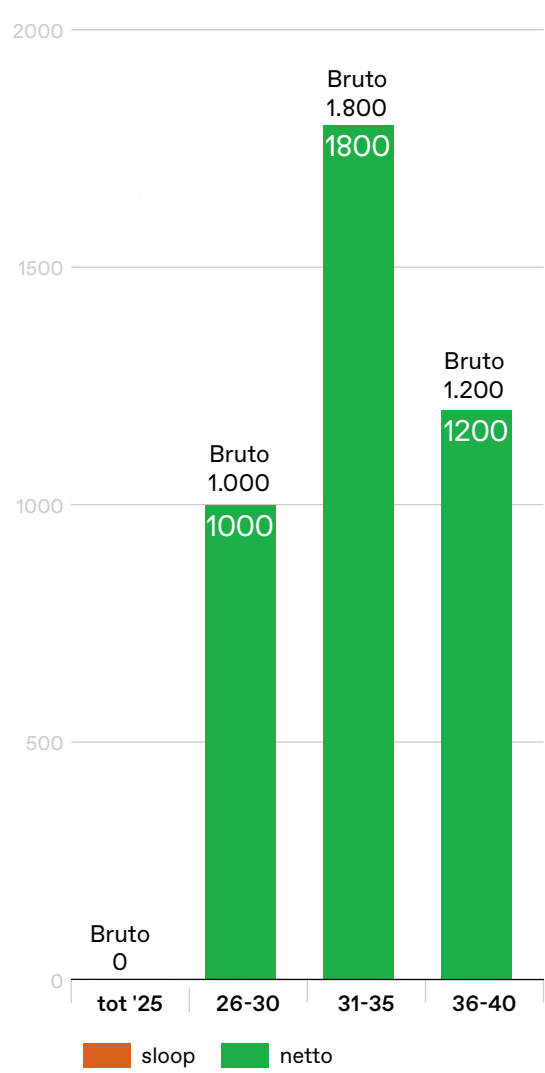
- M4H heeft, als gebied dat dicht tegen het havengebied aanligt, te maken met nestgeluid. Het geluid dat stilliggende schepen produceren zorgt voor problemen bij het realiseren van woningen. Passende maatregelen zijn nodig om de overlast te beperken
- M4H heeft een ambitieuze mobiliteitsstrategie waar lage parkeernormen en parkeren op afstand onderdeel van uitmaken. Om dit tot een succes te maken zijn

verbeteringen aan de stations Marconiplein en Schiedam Centrum en de routes daarnaartoe randvoorwaardelijk, evenals het realiseren van mobiliteitshubs in de wijk. Daarbij is de komst van station Vannelle van belang voor het oostelijk deel van M4H

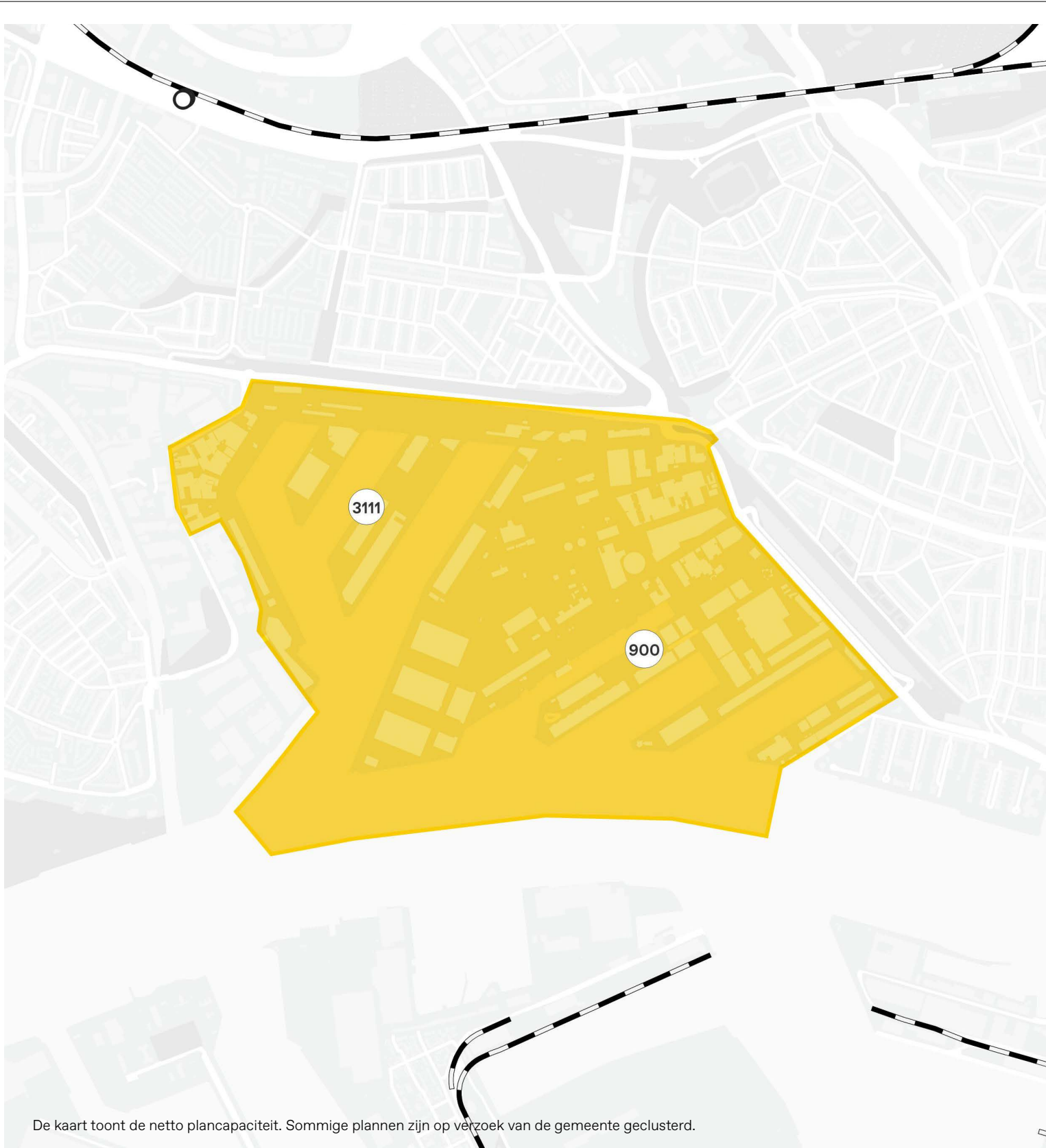
- Om M4H goed te verbinden met de stad en om binnen M4H zowel zwaar als langzaam verkeer goed te bedienen, zijn voorwaardelijke investeringen nodig in infrastructuur en buitenruimte. Daarnaast zijn in dit stenige gebied investeringen in groen en verblijfskwaliteit noodzakelijk voor de realisatie van aantrekkelijke woonmilieus.
- Het plangebied dient op peilhoogte gebracht te worden. Daarnaast zal de dijk ten noorden van M4H (Schiedamseweg) op de lange termijn waarschijnlijk verhoogd worden. Het goed samen op laten gaan van (reservering voor een) dijkverhoging en verstedelijking is een belangrijke opgave



Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op gegevens die bij de provincie Zuid-Holland per 18 januari 2024 bekend zijn via de website Planregistratie Wonen Zuid-Holland, en afgerond op honderdtallen.



Rotterdam Van Nelleknoop

Rotterdam Van Nelleknoop: Met de ontwikkeling van de Van Nelleknoop wordt beoogd een gemengd woon- en werkgebied te realiseren met bijbehorende voorzieningen. De aanjager voor deze ontwikkeling is enerzijds de komst van station Van Nelle en anderzijds de onderbenut- te potentie van dit gebied. Het gebied ligt direct aan het stedelijk gebied en kent een aantal kwaliteiten, zoals een groot aantal stedelijke iconen (o.a. Wereld erfgoed Vannel- le Fabriek-Het Kasteel (Sparta stadion) Neptunus stadion, Diergaarde Blijdorp) en het water. Daarnaast bevinden er zich verschillende stedelijke woonwijken met een hoge dichtheid: Spangen, Oud Mathenesse, Nieuwe Westen en Overschie). Tegelijkertijd is de Van Nelleknoop op dit moment nog geen samenhangend gebied. Er zal geïn- vesteerd moeten worden in nieuwe verbindingen tussen deelgebieden en in het doorbreken van (infra)barrières om het gebied aantrekkelijk te maken. Er zijn nog verschillen- de varianten mogelijk voor verstedelijking op deze knoop, met grofweg een potentie voor het toevoegen van 750 tot 3 500 woningen gekoppeld aan een nieuw station. Ook intensivering qua arbeidsplaatsen behoort tot de moge- lijkheden.

Stand van zaken

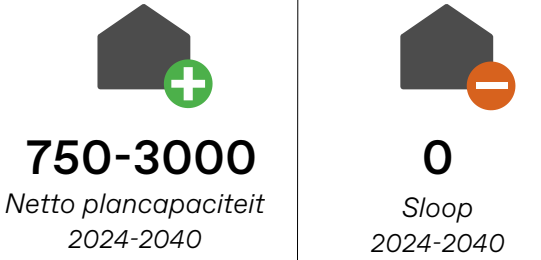
De gemeente Rotterdam heeft een scenariostudie gedaan waarin verschillende opties met verschillende kwaliteiten in beeld zijn gebracht. De consequenties hiervan zijn op hoofdlijnen beschreven. Met deze scenario's zijn gesprek- ken gevoerd met de stakeholders in het gebied om input op te halen. Die input wordt gebruikt om de ambitie verder te gaan aanscherpen.

Knelpunten en uitdagingen

- De Van Nelleknoop heeft een aantal grote waardes en tegelijkertijd een aantal opgaven. Naast de Schie is dat ook een aantal groene kwaliteiten in de vorm van een

aaneenschakeling van groene routes parken en volk- stuinen in het gebied vormen een belangrijke waarde om in de ontwikkeling te worden meegenomen.

- Aan de andere kant mist het gebied nu nog de sa- menhang om voldoende aantrekkelijk te zijn. Om het gebied integraal te ontwikkelen moeten er ingrepen worden gedaan aan, onder meer, het fijnmazig net- werk, verbindingen over de Schie en de aantrekkelijk- heid van de openbare ruimte.
- Op dit moment is een deel van de Van Nelleknoop bedrijventerrein (Spaanse Polder-Zuid). Hier staan ook bedrijven met een hoge milieucategorie. Inmiddels is de keuze gemaakt om geen woningbouw in Spaanse- polder zuid te realiseren. Een meer arbeidsintensieve bedrijvigheid is veel meer een richting voor dit deel van de Spaansepolder.
- De Van Nellefabriek is werelderfgoed, dat heeft gevol- gen voor de ontwikkelmogelijkheden in de omvang, bijvoorbeeld voor bouwhoogtes. We zijn in de afron- dende fase van een onderzoek naar de gevolgen van die werelderfgoedstatus op de ontwikkelmogelijkhe- den. De eerste indruk is dat er ontwikkelmogelijkheden zijn binnen de invloedsfeer van de Van Nellefabriek, met respect voor het erfgoed.
- Financiële haalbaarheid: op dit moment is er nog niet veel te zeggen over de financiële haalbaarheid van de verschillende scenario's. Ook dit wordt in een late stadium op hoofdlijnen verder uitgewerkt.



Schieveste-Nieuwe Mathenesse

Schiedam Schieveste-Nieuwe Mathenesse

Rond het station Schiedam Centrum worden binnen het plangebied Schieveste rond de 3.500 woningen gerealiseerd, samen met voorzieningen, stedelijke functies en een beperkt aantal kantoorimeters. Er worden minimaal 70% betaalbare woningen gerealiseerd in verschillende segmenten. Met Schieveste wordt een belangrijk pastuk tussen de bedrijventerreinen, infrastructuur en de bestaande stad ingevuld. Gebieden worden beter met elkaar en het openbaar vervoer verbonden. Daarnaast wordt er flink meer vervoerspotentieel gegeneerd voor het station Schiedam Centrum. In Nieuw Mathenesse wordt met de toevoeging van 1.200 woningen een gemengd woon-werkgebied gerealiseerd met tenminste 50% betaalbare woningen. De transitie naar een economisch gezond en toekomstbestendig werkgebied moet leiden tot een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Op 5 minuten fietsen van station Schiedam Centrum wordt het gebied ontwikkeld via een integrale aanpak van wonen, economie en bedrijfsontwikkeling, mobiliteit en duurzaamheid. Als onderdeel van de toplotatie M4H/Nieuw Mathenesse wordt hier hoogstedelijk ontwikkeld gericht op de het openbaar vervoer van de Oude Lijn.

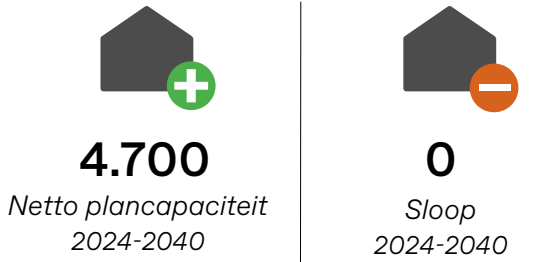
Stand van zaken

In 2019 heeft een marktpartij voor Schieveste een masterplan aangeboden aan de gemeente en de eerste gronduitgifte heeft plaatsgevonden in 2021. In 2020 heeft Schieveste een succesvolle aanvraag gedaan voor een bijdrage uit de woningbouwimpulsgelden, dat de realisatie van een hoog percentage betaalbare woningen mogelijk maakt. Het bestemmingsplan is in de zomer 2023 onherroepelijk geworden en de gemeente is gestart met het bouwrijp maken.. In 2020 is gewerkt aan een dezonering van het huidige bedrijventerrein Nieuw-Mathenesse en in 2021 is een ruimtelijk raamwerk vastgesteld in navolging van het ruimtelijk raamwerk van Rotterdam M4H.

Het terrein van het voormalig glasfabriekterrein is privaat verkocht aan een projectontwikkelaar en in de zomer van 2024 gaat fase 1 in de verkoop. Schiedam faciliteert deze ontwikkeling bij de planuitwerking en brengt naastliggende terreinen in eigendom in. Met de provincie is in 2021 een bestuurlijk woon-werk-akkoord worden gesloten om bedrijventerreinen die voor wonen worden herbestemd te compenseren. Er wordt gezocht naar versnellingsmogelijkheden om de bouw in dit gebied al in 2024 te laten starten.

Knelpunten en uitdagingen

Op Schieveste zijn inmiddels de belangrijkste knelpunten opgelost ten aanzien van geluid en externe veiligheid. De financiële haalbaarheid is met het toegekend krijgen van de woningbouwimpulssubsidie geborgd. Het belangrijkste knelpunt is de vernieuwing van het station en de schaa sprong van het OV op de Oude Lijn. Hiervoor zijn de middelen nog niet beschikbaar. Door de toenemende inwoneraantallen van Schiedam, maar ook van de gemeenten langs de feeders van de Oude Lijn zoals de Hoekse Lijn en de metrolijn van Voorne-Putten, wordt de toch al grote druk op het station verder vergroot. Hierover lopen gesprekken die in 2022 worden voortgezet. Het plangebied van Nieuw-Mathenesse heeft nog te maken met uitdagingen om de stad infrastructureel aan te sluiten op het nieuwe woon-werkgebied. Daarnaast moet er nog een parkeercompensatie komen voor de bezoekers aan de binnenstad van Schiedam, die nu parkeren op braakliggend terrein. Binnen het gehele plangebied M4H/Nieuw-Mathenesse wordt er ook nog gezocht naar een oplossing voor het omleggen/ophogen van een dijklichaam en de ontsluiting van het gebied. Hierover vinden gesprekken plaats met de betrokken partijen en er worden mogelijkheden gezocht om versneld oplossingen te vinden die de woningbouw kunnen versnellen.



Entreegebied

Zoetermeer Entreegebied

Het Entreegebied Zoetermeer is beoogd te transformeren tot een nieuwe levendige stadswijk met gemengd wonen-werken, waar nu nog grootschalige (grotendeels leegstaande) kantoren, parkeervelden en een anonieme openbare ruimte langs een invalsweg het beeld bepalen. De binnenstedelijke herontwikkeling langs een nieuw vorm te geven aantrekkelijke stadsstraat, mogelijk inclusief innovatief OV, in combinatie met het verdeeld particuliere grondeigendom is een grote uitdaging. Samenwerking met de grondeigenaren, een slim ontwerp en te komen tot een adaptieve gebiedsontwikkeling staan centraal. Idealiter wordt ook het busstation verplaatst, naar NS Station Zoetermeer.

Stand van zaken

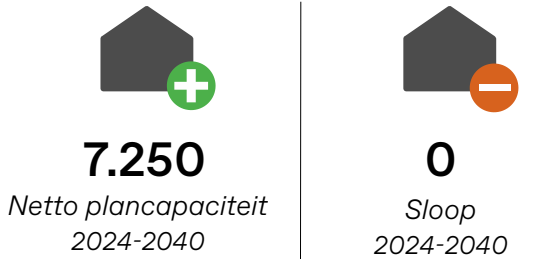
Het afgelopen jaar heeft voor de gebiedsontwikkeling Entree in het teken gestaan van het stopzetten van de bestemmingsplanprocedure en de voorbereidingen van de doorstart onder de Omgevingswet. Belangrijkste redenen hiervoor zijn de ingediende zienswijzen en het wegvallen van (een deel van) de behoefte aan m2 kantoor. De noodzakelijke wijzigingen, besluitvorming hierover en vervolgens een nieuwe terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan was in de tijd niet meer mogelijk om af te ronden voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Het nieuwe ontwikkelscenario voor Entree bestaat uit twee sporen: het opstellen van een omgevingsprogramma voor het gehele plangebied van Entree en het vervolgens plotsgewijs verlenen van vergunningen. Het omgevingsprogramma is gericht op de kwaliteiten én aandachtspunten van het gehele plangebied. Hierin worden thema's zoals geluid, de afwikkeling van verkeer, het programma van functies, maar ook de herinrichting van de openbare ruimte en de gewenste beeldkwaliteit van de nieuwe bebouwing integraal beschouwd. In juli 2024 heeft de gemeenteraad besloten over de (her)programmering van

Entree. Het programma is nu beoogd op 6.250 tot 7.250 woningen, aangevuld met een behoorlijk programma niet-woonfuncties (kantoren, bedrijven en voorzieningen). De verschillende plots van de grondeigenaren worden gefaseerd in overeenstemming met het omgevingsprogramma vergund.

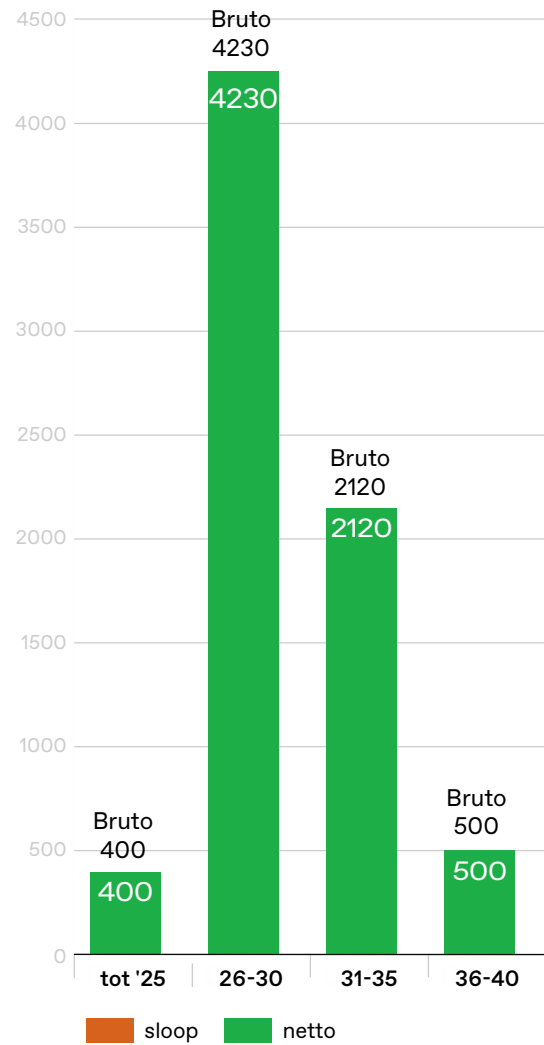
Bijzonder in het gebied is de ontwikkeling van Terra Nova (circa 395 woningen). Het gebouw is gestript tot het casco en er is een omgevingsvergunning beschikbaar. De start van de bouw loopt vertraging op door de huidige marktomstandigheden. Hiervoor is een Start Bouw Impuls verkregen. Er wordt nu door de ontwikkelaar gekeken hoe voor Q4 2024 de bouw gestart kan worden.

Opgave/Knelpunten

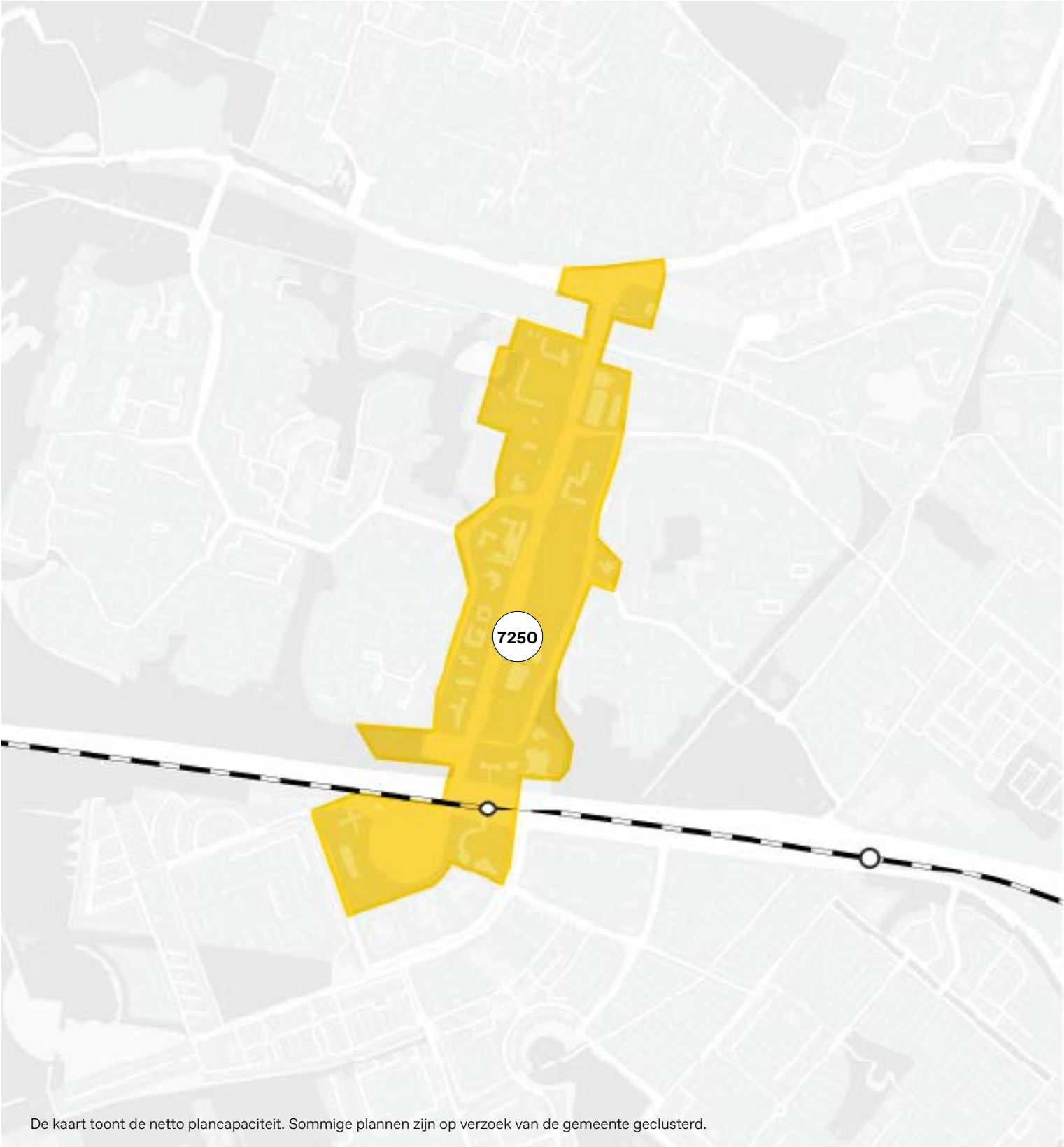
- De herontwikkeling naar kwalitatief hoogwaardige stadsstraat, in combinatie met het verdeelde particuliere grondeigendom.
- Onzekerheid over (on)mogelijkheden doortrekking OV en verplaatsing busstation, in het kader van ombouw NS-station Zoetermeer tot aangenaam vervoersknooppunt.
- Hoge binnenstedelijke dichtheid levert mogelijk spanning op met geluidsnormen, parkeerbalans en verkeersdoorstroming.
- De huidige marktomstandigheden zijn uitdagend om te komen tot woningbouw.



Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op gegevens die bij de provincie Zuid-Holland per 18 januari 2024 bekend zijn via de website Planregistratie Wonen Zuid-Holland, en aangepast op verzoek van de gemeente (afgerond op honderdtallen).





VAM

Verstedelijkingsalliantie
Monitor 2023