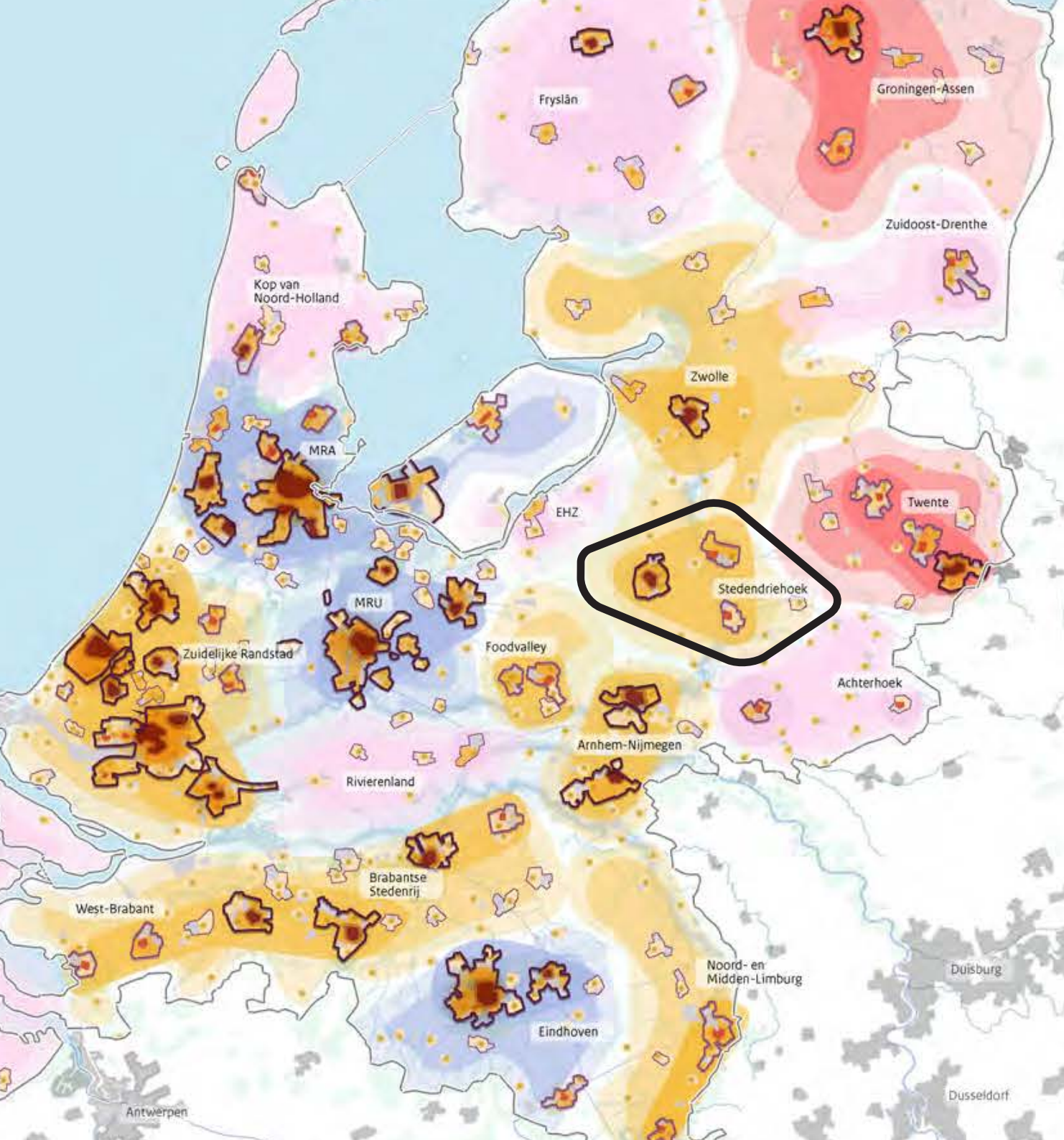


Verstedelijking in Balans Status van dit document

- In dit document presenteren we een eerste tussenstand van het Feitenrelaas. Deze tussenstand is met name het resultaat van een eerste maakdag waarbij de regio de stand van zaken presenteerde. Momenteel werken we aan het opstellen van het complete Feitenrelaas. Verwachting is dat dit product eind mei gereed zal zijn.
- In meerdere stappen werken we toe naar het ontwikkelperspectief voor de regio Stedendriehoek:
 - (1) Feitenrelaas met feiten en opgaven;
 - (2) Oplossingsrichtingen verkennen in regionale variantenstudie inclusief inzoom op ontwerpcases;
 - (3) Lessen leren in de effectbepaling;
 - (4) Conclusies bundelen in het Ontwikkelperspectief; dat op 15 december gereed zal zijn.
- Tussentijds is er kruisbestuiving met de werksporen Brede Welvaart en Identiteit als Basis.

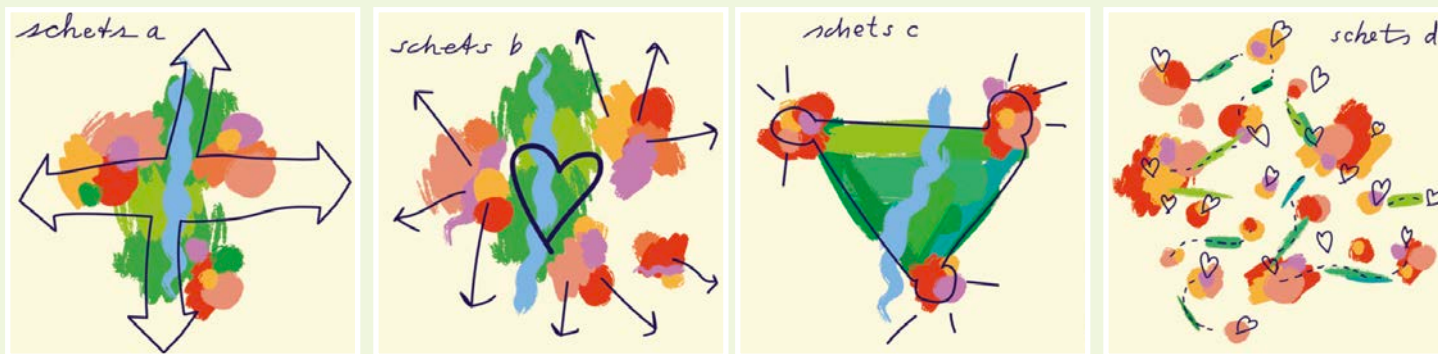
Eerste tussenstand Feitenrelaas
Versie - 30 april 2025



Voorontwerp Nota Ruimte

Voorontwerp Nota Ruimte over de regio Stedendriehoek:

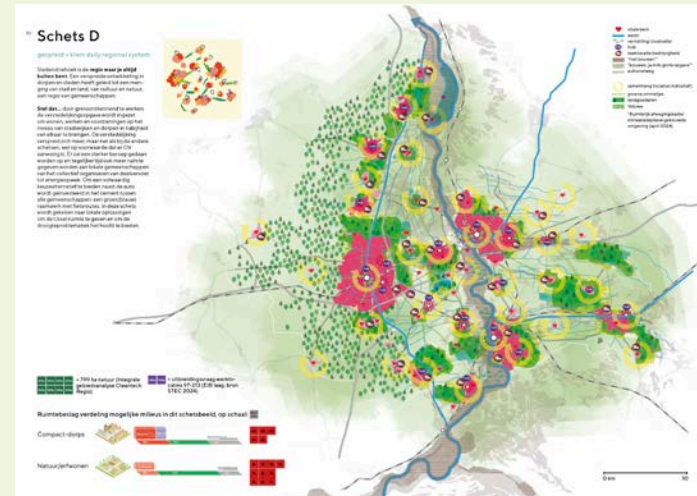
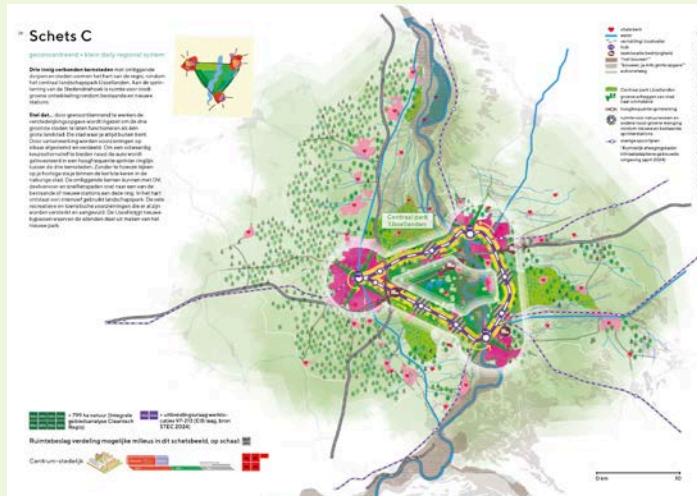
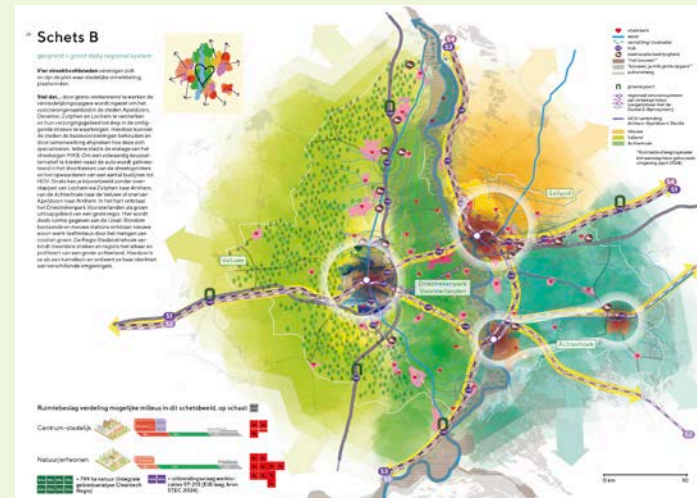
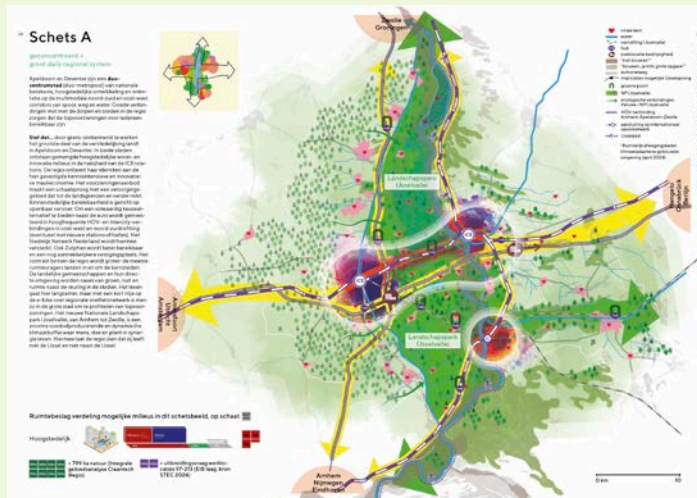
- “Richting 2050 zal het relatieve zwaartepunt van de **verstedelijking** in ons land verschuiven richting het noorden, oosten en zuiden.” “De Randstad en de Bandstad van stedelijke gebieden die daar van Zwolle via de Stedendriehoek, Arnhem-Nijmegen-Foodvalley en de Brabantse stedenrij omheen ligt, zullen **een meer samenhangend systeem** vormen.”
- “We stimuleren **ruimtelijk-economische ontwikkeling en herstructurering** in regio's die strategisch liggen ten opzichte van economisch dynamische gebieden. Bedoeling hiervan is dat ze zich in de toekomst verder door ontwikkelen naar meer **complete regio's met een evenwichtige mix aan wonen, werken, voorzieningen en groen**.” “Deze regio's vragen om een steviger inzet op economische ontwikkeling om in balans te blijven groeien.”
- “Met een aantal regio's (waaronder Twente, Stedendriehoek en Limburg) gaan we werken aan **nieuwe integrale verstedelijgingsstrategieën, gericht op een substantiële evenwichtige stedelijke ontwikkeling**.”



Contourenschets Regio Stedendriehoek 2050

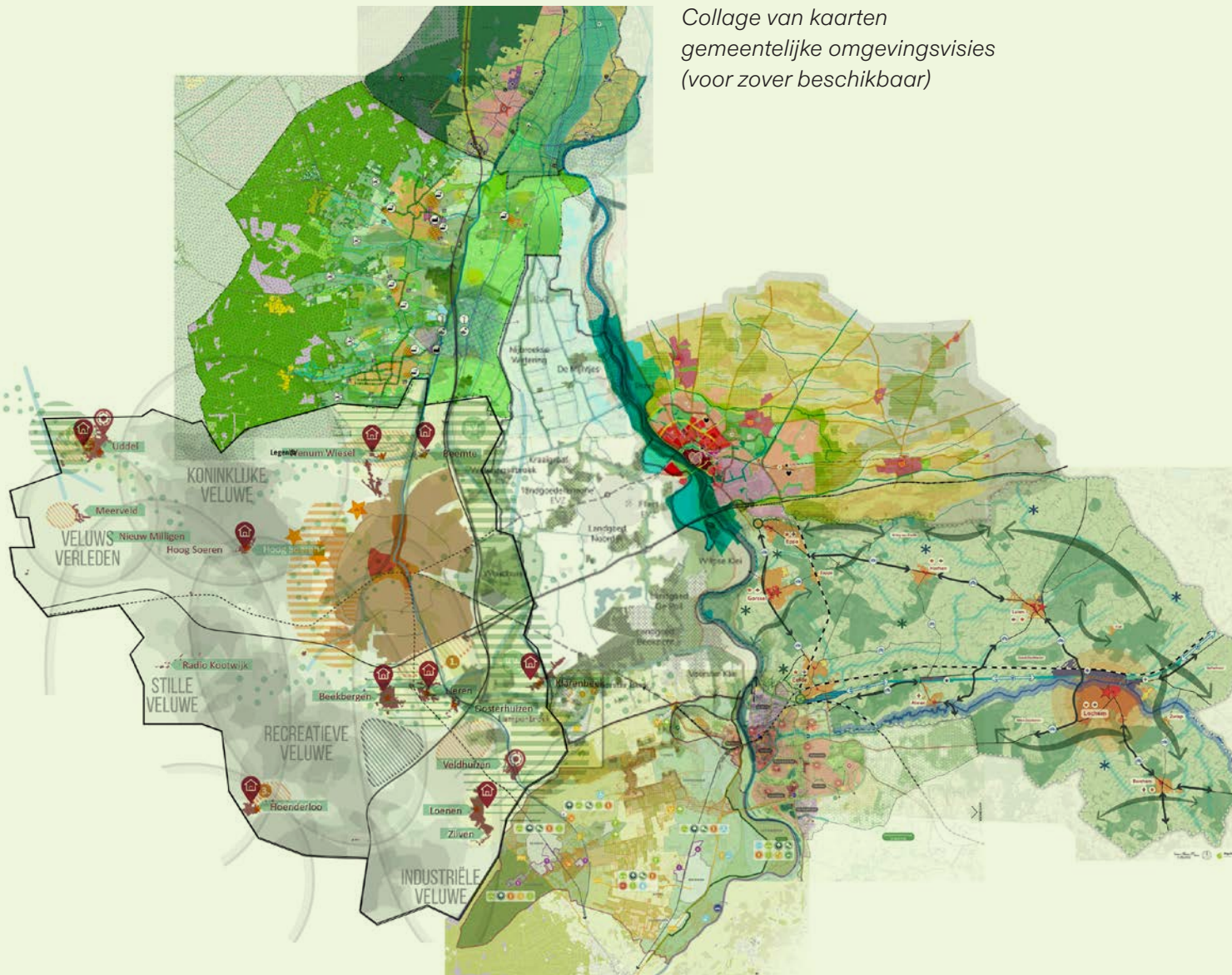
Open vragen en aandachtspunten vanuit het eerdere ontwerpende onderzoek:

- **Maat en schaal van de opgave.** Vraagt om balans en evenwicht.
- **Grensontkennende blik.** Aandacht voor relaties met andere regio's. O.a.: profiel van werkmilieus t.o.v. elkaar en omliggende regio's
- **Sociaal-maatschappelijke opgaven** O.a. demografie, gezondheid, eenzaamheid, economische ongelijkheid.
- **Leefbaarheid van de kernen** O.a. voorzieningendraagvlak, sociale samenhang, toegankelijkheid.
- **Perspectief voor het platteland.**
- **Ruimte voor bodem, water, natuur en energie.** Aandacht voor kwaliteit landschap en cultuurhistorie. Ruimte voor de IJssel. Meegroeien in drinkwater.
- **Toekomstbestendige mobiliteit.** Kansen voor stations(gebieden) en mobiliteitstransitie?
- **Realisme in ambities.**



Keuzes zijn nodig: Hoe gaan we werken?

Voor wie gaan we bouwen? Hoe verplaatsen we ons? Welke voorzieningen heeft de regio nodig? **Welke brede welvaartseffecten en ruimtevraag hoort bij die keuzes?**



Collage van kaarten
gemeentelijke omgevingsvisies
(voor zover beschikbaar)

Relatie met woondeals en omgevingsvisies

Eerste stap is al gezet:

- 8.000 woningen uit de woondeals al gerealiseerd; Plus er zijn locaties bekend voor circa 26.000 woningen.

De omgevingsvisies geven richting mee. Ter illustratie:

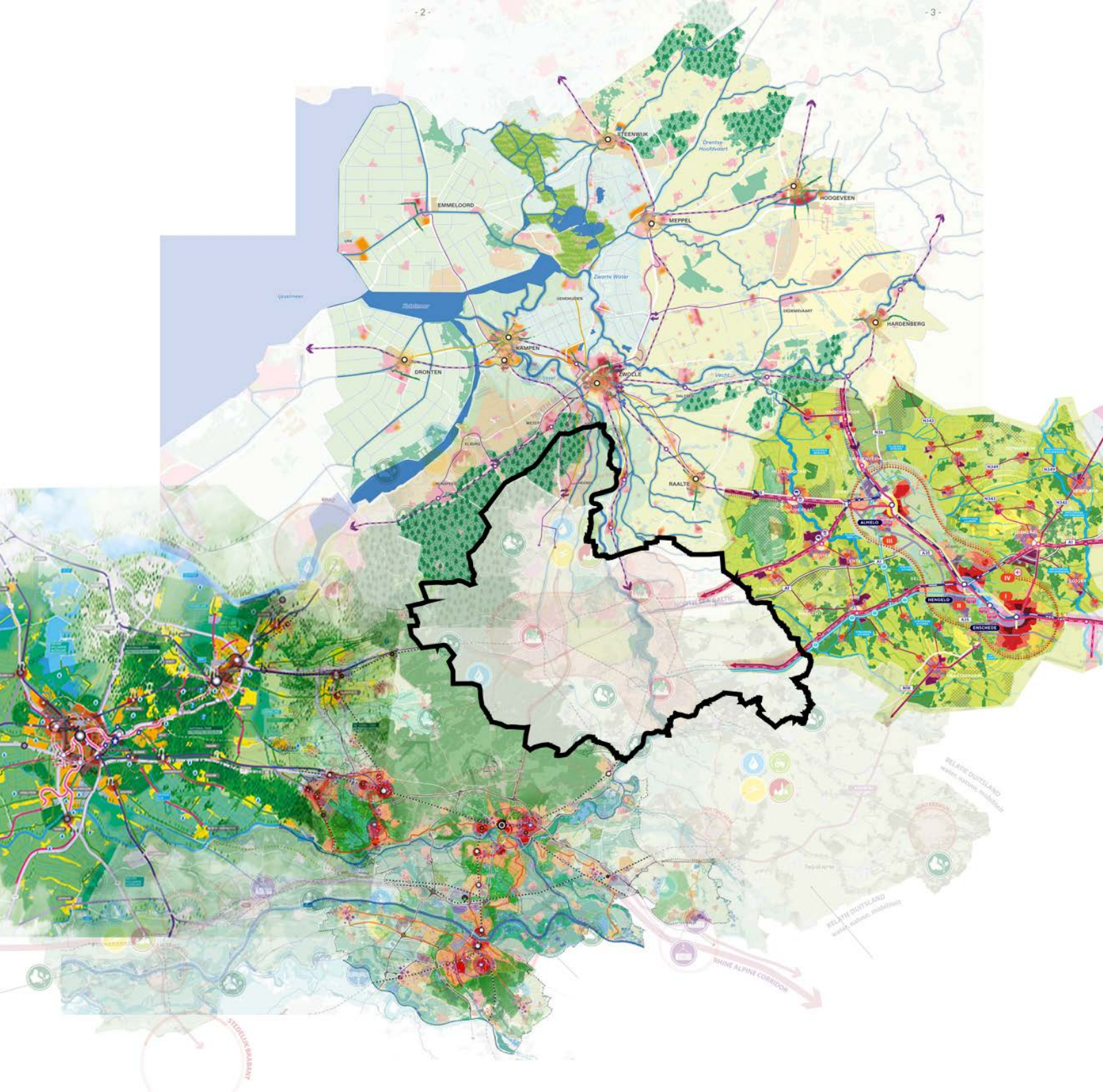
- 159 x het woord identiteit
- Apeldoorn: Stadmaken, verdichten en vergroenen
- Deventer: Stedelijke dynamiek, innovatieve economie
- Zutphen: Zutphense maat en schaal: historische Hanzestad van de 21e eeuw
- Voorst: Groen, groener groenst
- Lochem: Stad Lochem meer profileren en versterken
- Epe: Sociaal samenleven, dorpse kwaliteit
- Brummen: Balans tussen rust, ruimte en groen
- Heerde: Cittaslow

Maar:

- Nog beperkt doordacht richting de langere termijn (na 2030).
- Echte keuzes nog niet gemaakt. Wat kan/ doen we straks niet meer?
- Levert de optelsom van lokale keuzes de gewenste regionale (brede welvaarts) effecten op?

Levert de optelsom van lokale keuzes de gewenste regionale effecten op?

In de context van

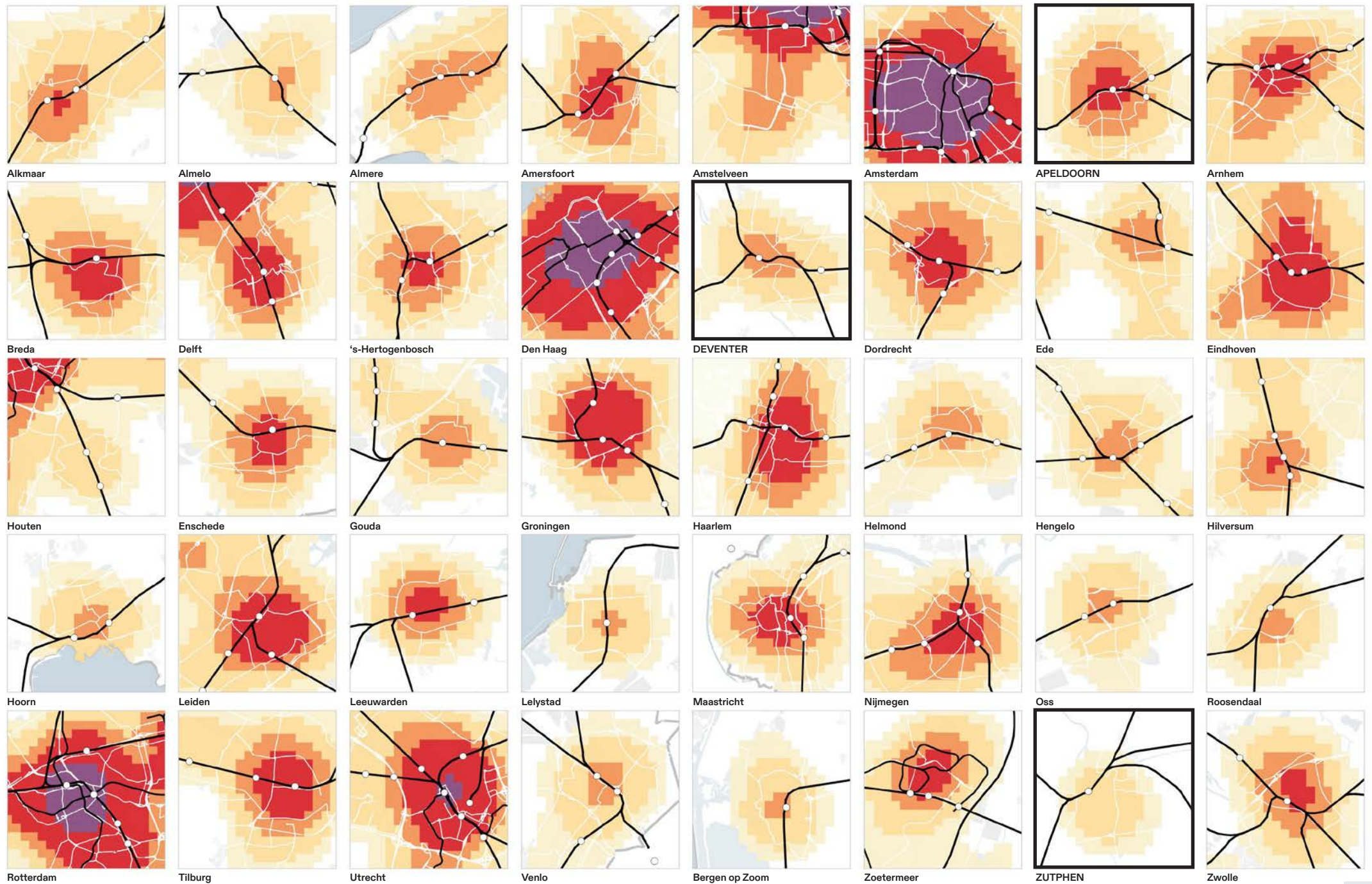


In de context van..

- **Utrecht-Amersfoort.** 165.000 nieuwe woningen en 110.000 banen (+1x de stad Utrecht). Concentratie in Utrecht, spoorzone Amersfoort en regionale OV-knopen zoals Nijkerk en Barneveld.
- **Metropoolregio Arnhem-Nijmegen, Foodvalley.** 100.000 extra woningen (+30%). Nabij OV-knopen Arnhem, Nijmegen, Veenendaal en Ede-Wageningen. Rondom economie van Food, Health, Hightech en Energy (WUR en Radboud).
- **Zwolle** regio groeit door met 50.000 - 85.000 woningen. Grote schaa sprong in HBO-stad Zwolle met 25.000 woningen en 20.000 banen (+40%). Focus: Health, ICT, E-commerce en (maak)industrie.
- **Twente.** “Van Braindrain naar Braingain”. Hoogstedelijke dynamiek in spoorzones Almelo, Hengelo, Enschede (+69.000 woningen (+32%) rondom het HTSM ecosysteem van de Universiteit Twente). Totaalambitie 100.000 woningen.
- Verstedelijkingsprogramma in alle regio's sterk geclusterd ingezet voor **behoud van jongeren/talent, mobiliteitstransitie** (meer OV en fiets, minder auto) en **transformatie-opgave**. Groen, water en natuur groeien mee.

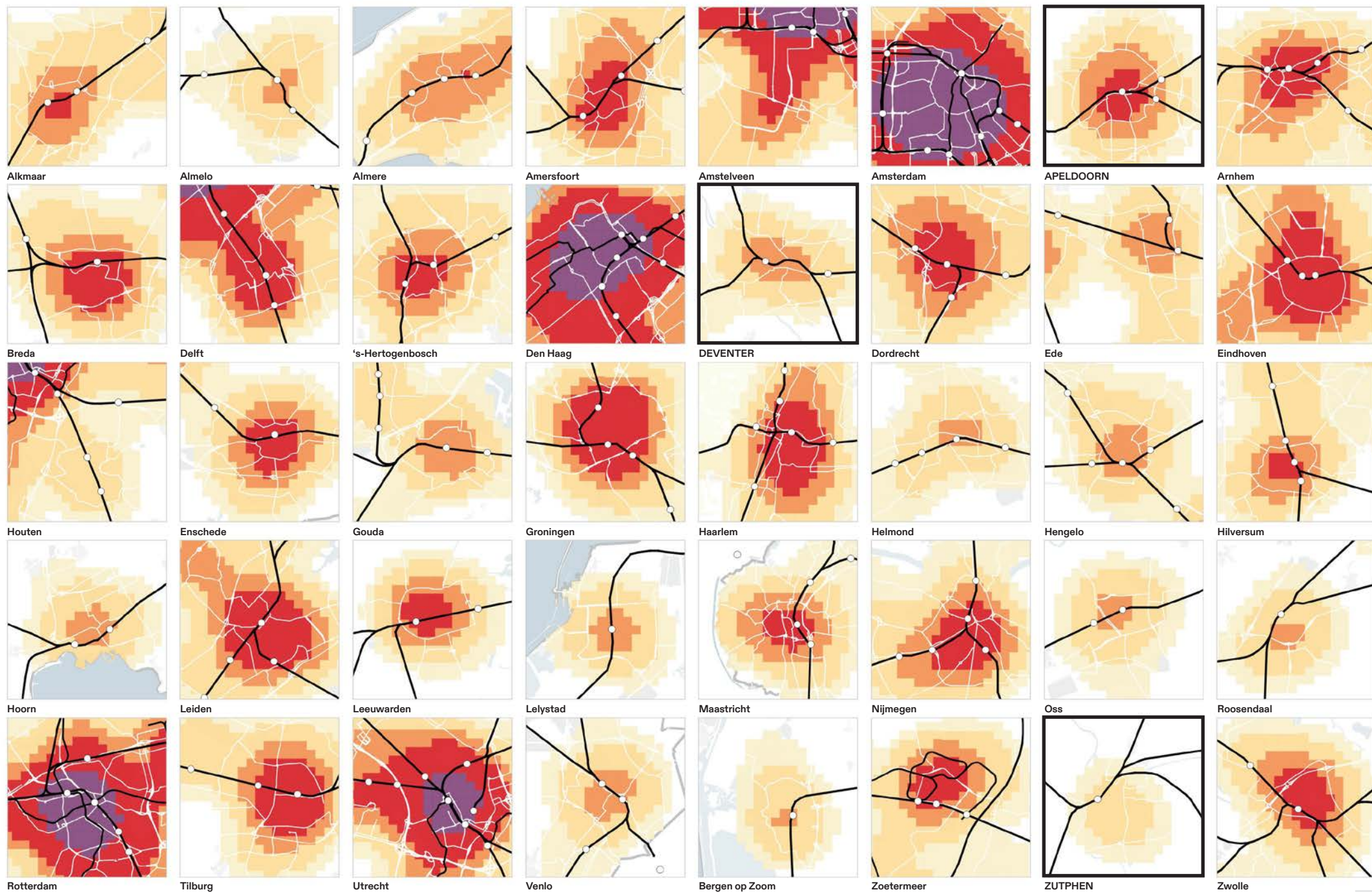
Nabijheid van banen en inwoners in 2004. Apeldoorn enige kern met stedelijke nabijheid in de Stedendriehoek.

Data: Dashboard Verstedelijking ● Hoogstedelijk ● Stedelijk ● Suburbaan ● Laag suburbaan ● Dorps



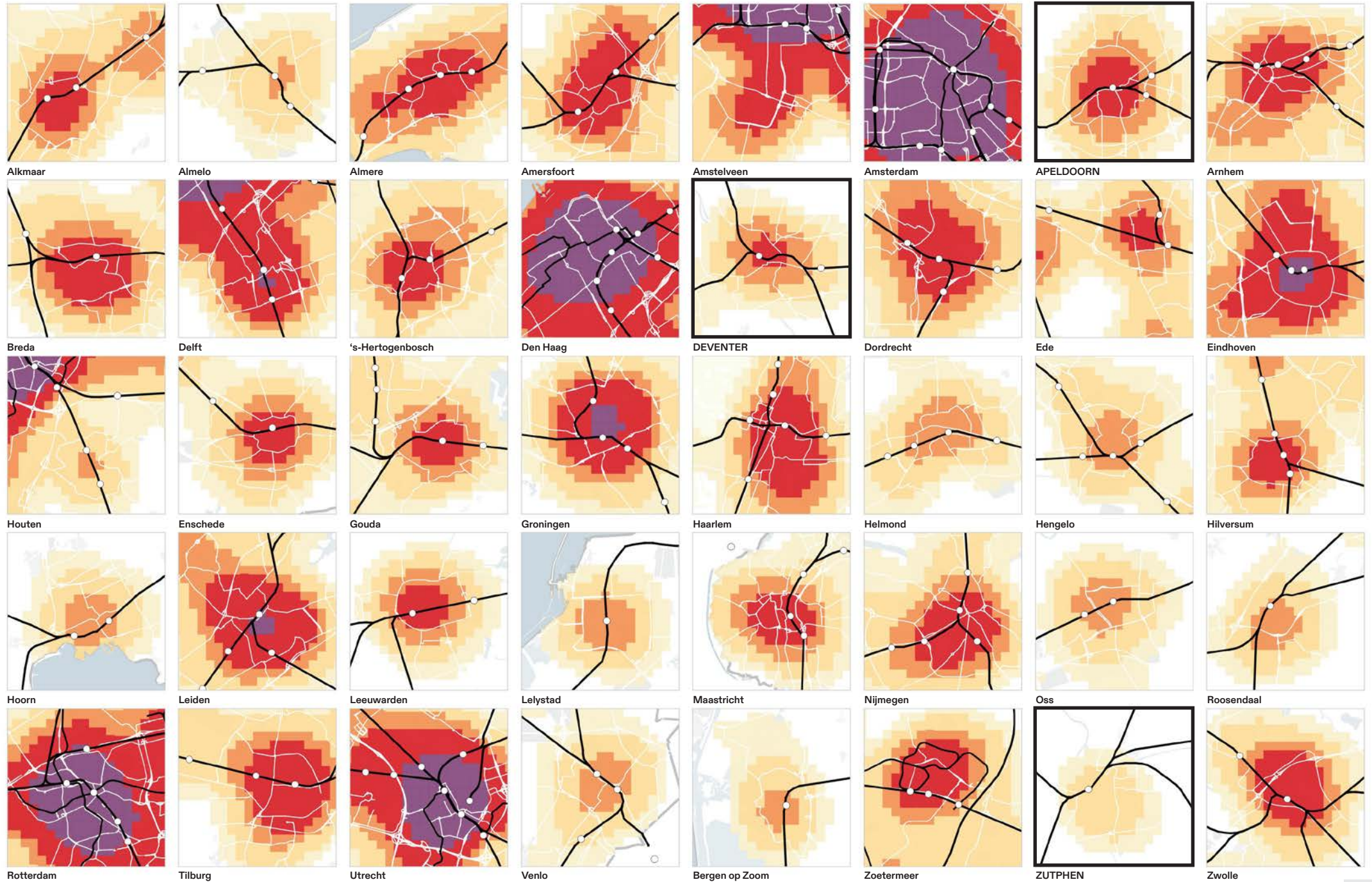
Nabijheid van banen en inwoners in 2022. Schaalsprong vooral in de Randstad.

Data: Dashboard Verstedelijking ● Hoogstedelijk ● Stedelijk ● Suburbaan ● Laag suburbaan ● Dorps



Nabijheid van banen en inwoners in 2040 (WLO Hoog). Versnelling in de stedelijke schaalsprong. De Bandstad groeit mee.

Data: Dashboard Verstedelijking ● Hoogstedelijk ● Stedelijk ● Suburbaan ● Laag suburbaan ● Dorps



Stedelijke transformaties in de buurregio's. Meer nabijheid, meer ontmoeting, meer groen, meer water, meer actieve mobiliteit ...



Utrecht - Beurskwartier
300 woningen per hectare
plus 7.500m² commercieel (circa 250 banen)



Utrecht - Merwede
250 woningen per hectare
plus 4.000 m² commercieel (circa 130 banen)



Zwolle - Weezenlanden Noord
230 woningen per hectare
plus 1.200 m² commercieel (circa 40 banen)



Utrecht - Cartesiusdriehoek
190 woningen per hectare
plus 1.700 m² commercieel (circa 60 banen)



Amersfoort - Schothorst - Hoefkwartier
130 woningen per hectare
plus 4.000 m² commercieel (circa 170 banen)



Zwolle - Kraanbolwerk
130 woningen per hectare



Utrecht - De Nieuwe Defensie
125 woningen per hectare
plus 100m² commercieel



Zwolle - Spoorzone Willemskwartier
125 woningen per hectare



Enschede - Centrumkwadraat
120 woningen per hectare



Nijmegen - Waalfront Waalkwartier (Honig)
120 woningen per hectare
plus 1.500m² commercieel (circa 50 banen)



Velp - IJssel District
120 woningen per hectare
plus 1.000 m² commercieel (circa 30 banen)



Utrecht - Wisselspoor
110 woningen per hectare
plus 2.800 m² commercieel (circa 90 banen)



Hengelo - Hart van Zuid - KMS (Stork)
100 woningen per hectare
plus 9.000 m² commercieel (circa 180 banen)



Veendendaal - Spoorzone - Het Ambacht
100 woningen per hectare
plus 500 m² commercieel (circa 20 banen)



Nijkerk - Stadshaven
95 woningen per hectare



Zwolle - Spoorzone Spookkwartier
90 woningen per hectare
plus 1.750 m² commercieel (circa 60 banen)



Doetinchem - Iseldoks
80 woningen per hectare



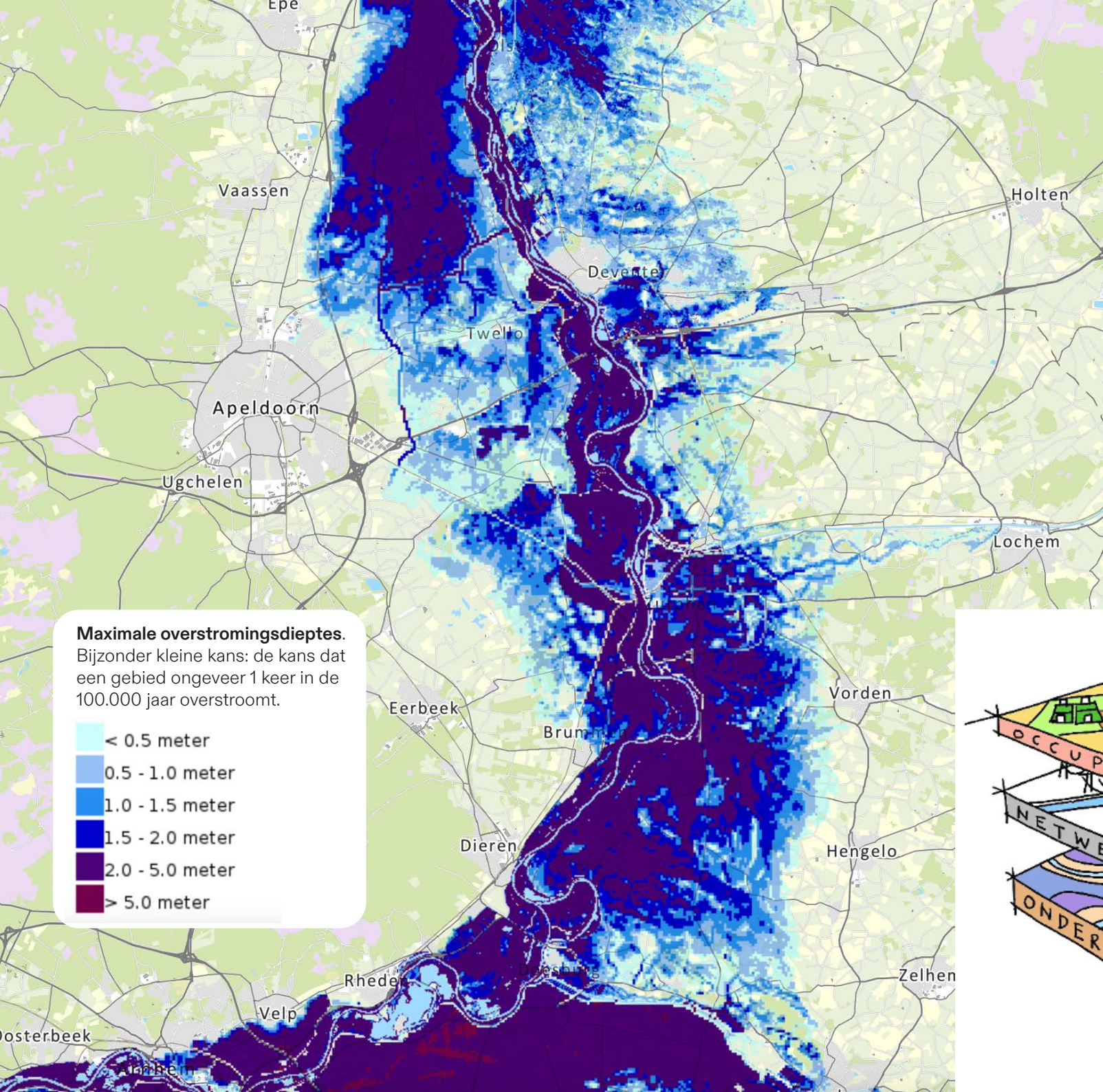
Almelo Spoorzone
50 woningen per hectare



Doetinchem - Spoorzone
50 woningen per hectare
plus 3.500 m² commercieel (circa 60 banen)

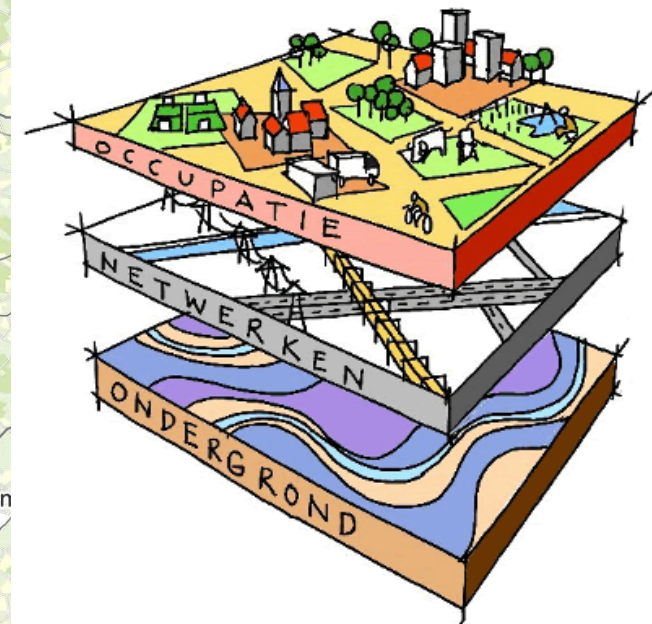


Ede - World Food Center
30 woningen per hectare
plus 1.750 m² commercieel (circa 60 banen)



In de context van..

- **Veranderend klimaat:** Over 100 jaar staat de zeespiegel een meter hoger; staan de waterstanden van de IJssel onder druk (door droogte); dreigt wateroverlast door piekbuien; en is het 3-4 graden warmer in stad en dorp.
- **Groeiende drinkwatervraag**
- **Landbouwtransitie.** Volhoudbaar toekomstperspectief.
- **Opgave natuurherstel:** biodiversiteitscrisis



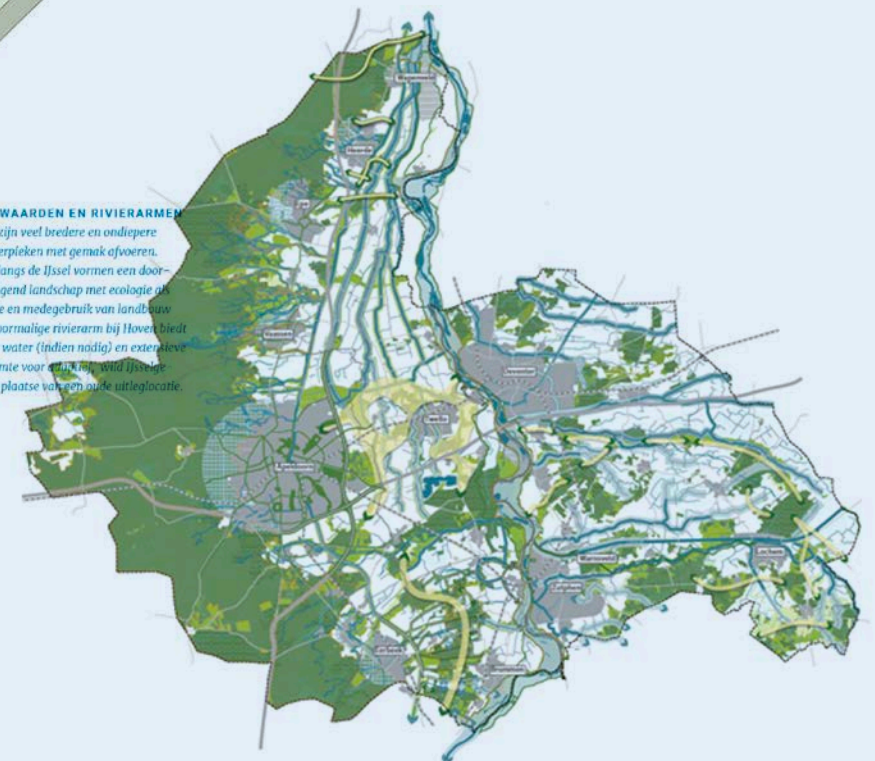
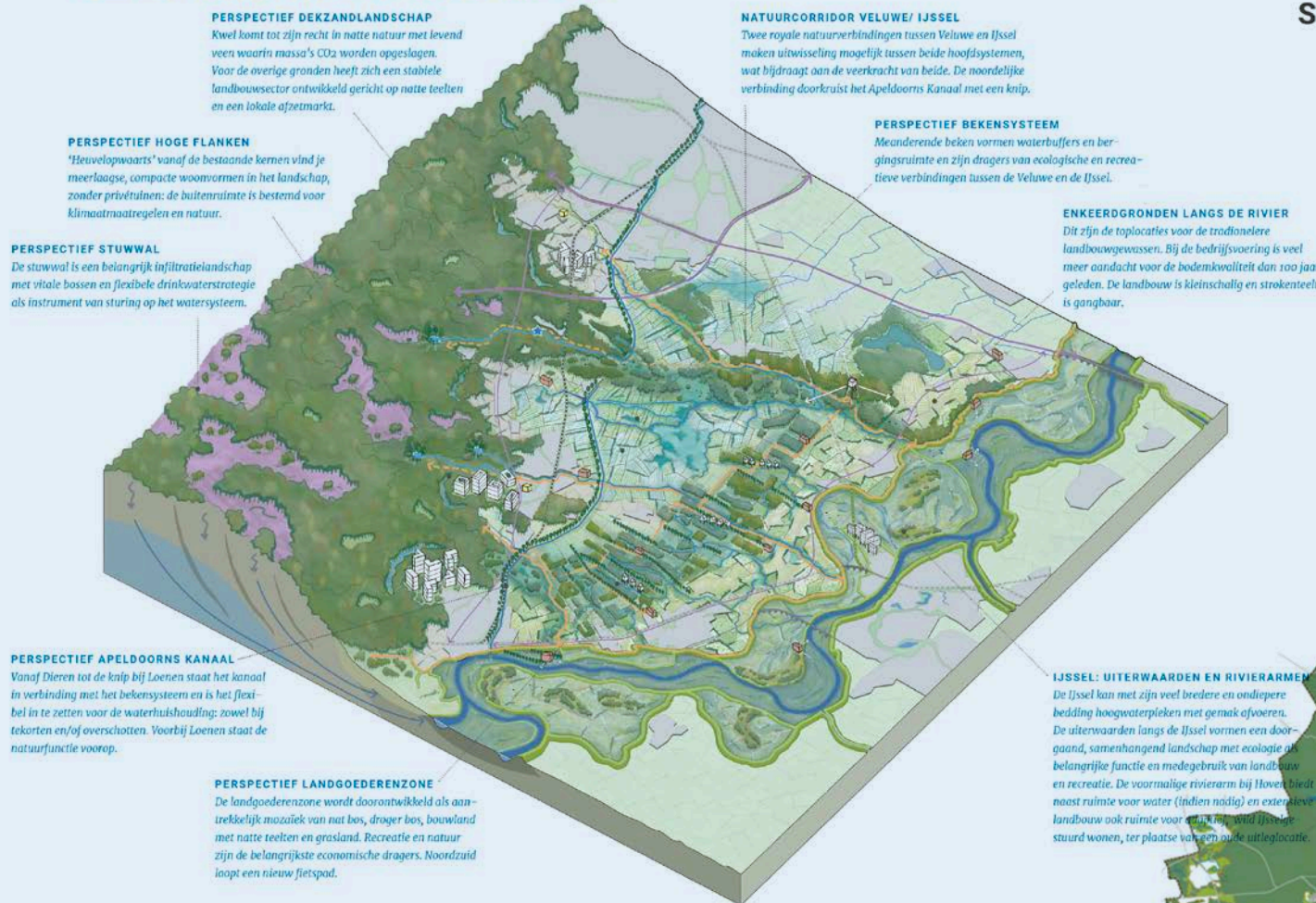
TOEKOMSTBEELD ZUIDELIJKE IJSSELVALLEI 2120

H+N+
S+ +

“Groen-blauwe onderlegger”

Beschikbaar:

- Water en bodem gestuurde toekomstbeelden voor de Noordelijke en Zuidelijke IJsselvallei (2120)
- Groenblauwe Hoofdstructuur Stedendriehoek
- Inventarisatie agrarische gegevens regio Stedendriehoek



Opgave: Meer ruimte voor water.
En meer harmonie nodig tussen bodem,
watersysteem en functie/programma.

De Gelderse leidende principes

Hoofdprincipes

- Energie wordt mede-sturend voor de inrichting van Gelderland.
- We organiseren het Gelderse energiesysteem zo veel mogelijk decentraal.

Inrichtingsprincipes

- We combineren energievraag, flexibiliteit en aanbod.
- We zetten in op een diverse energiemix.
- We besparen zo veel mogelijk energie.

Legenda

Energiesysteem

Elektriciteit

- locatie onderstation 380 kV (TenneT)
- locatie onderstation 150 kV (TenneT + Lander)
- 380 kV hoogspanningslijn bovengronds
- 150 kV hoogspanningslijn bovengronds
- hoogspanningslijn ondergronds
- toekomstige locaties onderstations (Lander)
- extra investeringen van hoogspanningsnet na 2032 in het cluster Arnhem-Nijmegen
- nieuwe Gelderse elektriciteitscentrale op Engie terrein (zal in de toekomst op waterstof werken)
- mogelijke locaties voor batterijen (als mogelijk naast 380kV stations, locaties nader te bepalen)

Warmte

- warmtecluster Arnhem-Nijmegen
- gebouwde omgeving zo veel mogelijk op (lokale) collectieve oplossingen
- geothermie in stedelijk gebied Arnhem-Nijmegen ontwikkelen als er potentie is (locatie nader te bepalen)

Waterstof

- nationaal waterstofbackbone
- zoekgebied voorkeurslocatie voor aftakking op nationale backbone
- zoekgebied mogelijke toekomstige locatie aftakking op nationale backbone

Verstedelijking

- grote toename (> 8000 nieuwe woningen) van woningbouw tot 2030 (Ruimtelijk voorstel van Gelderland 'Stad en Land in Balans')
- Toename van energievraag door nieuwe wijken

Industrie en Bedrijventerreinen

- 6e cluster (Vereniging Deltametropool)
- bedrijventerreinen
- smart energy hub - koploper en potentieel

Landbouw

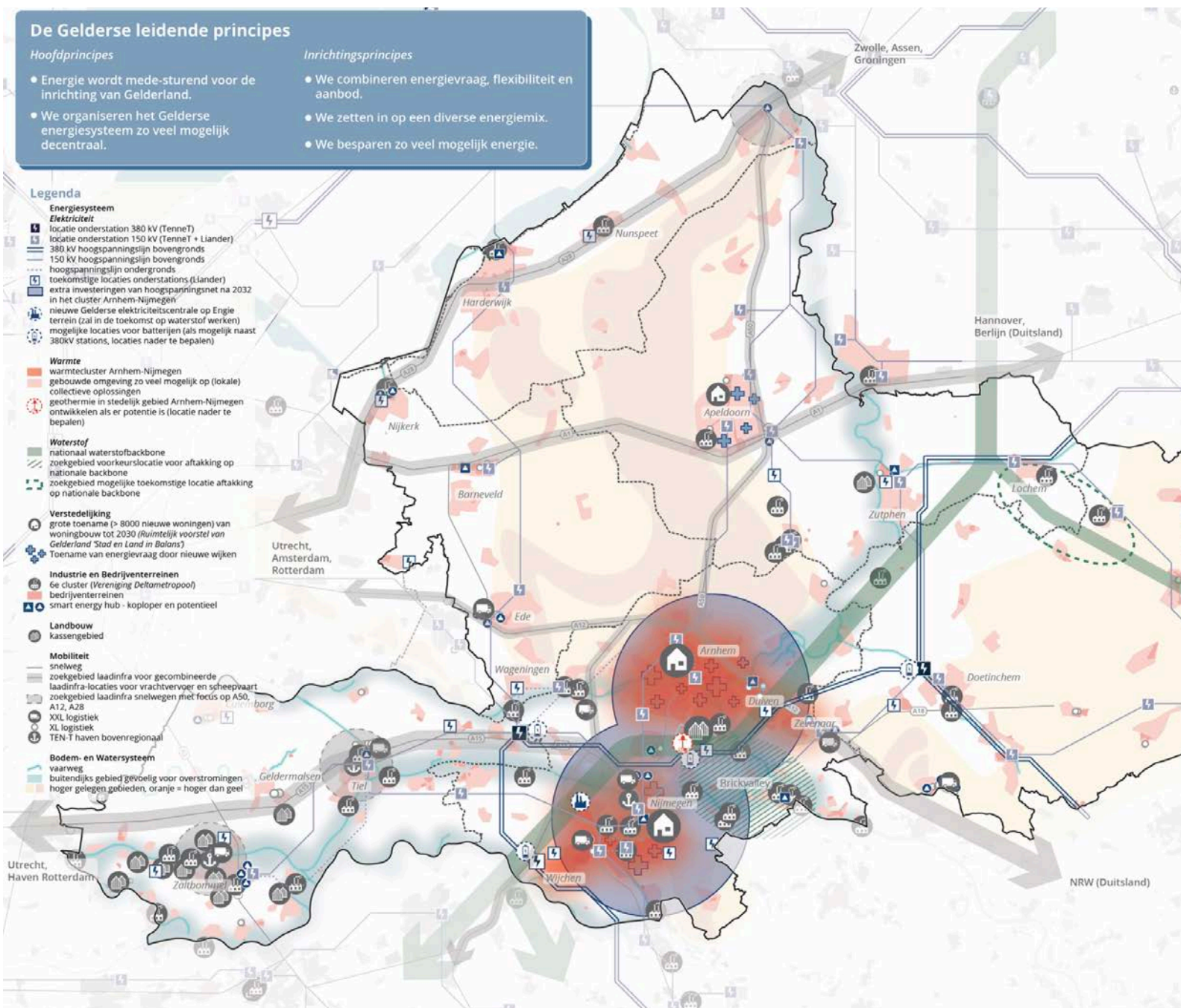
- Kassengebied

Mobiliteit

- snelweg
- zoekgebied laadinfra voor gecombineerde laadinfra-locaties voor vrachtwagen en schepvaart
- zoekgebied laadinfra snelwegen met focus op A50, A12, A28
- XXL logistiek
- XL logistiek
- TEN-T haven bovenregionaal

Bodem- en Watersysteem

- vaarweg
- buitendijks gebied gevoelig voor overstromingen
- hoger gelegen gebieden, oranje = hoger dan zeel



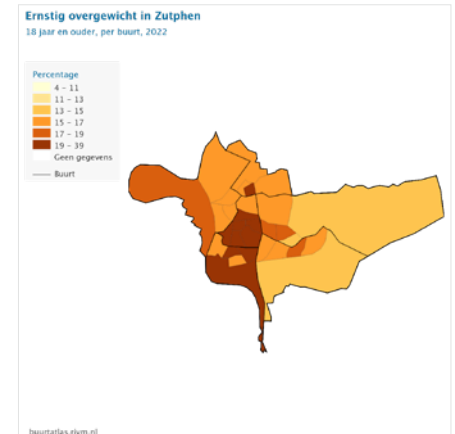
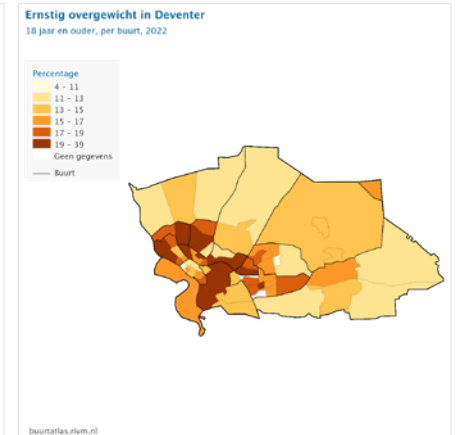
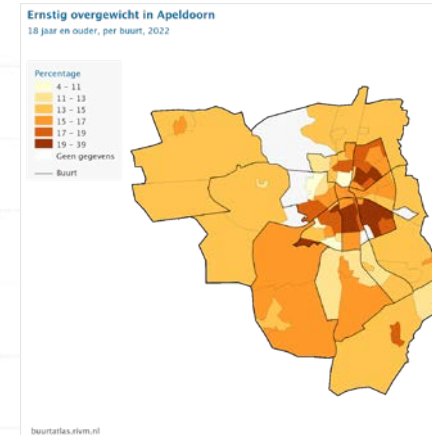
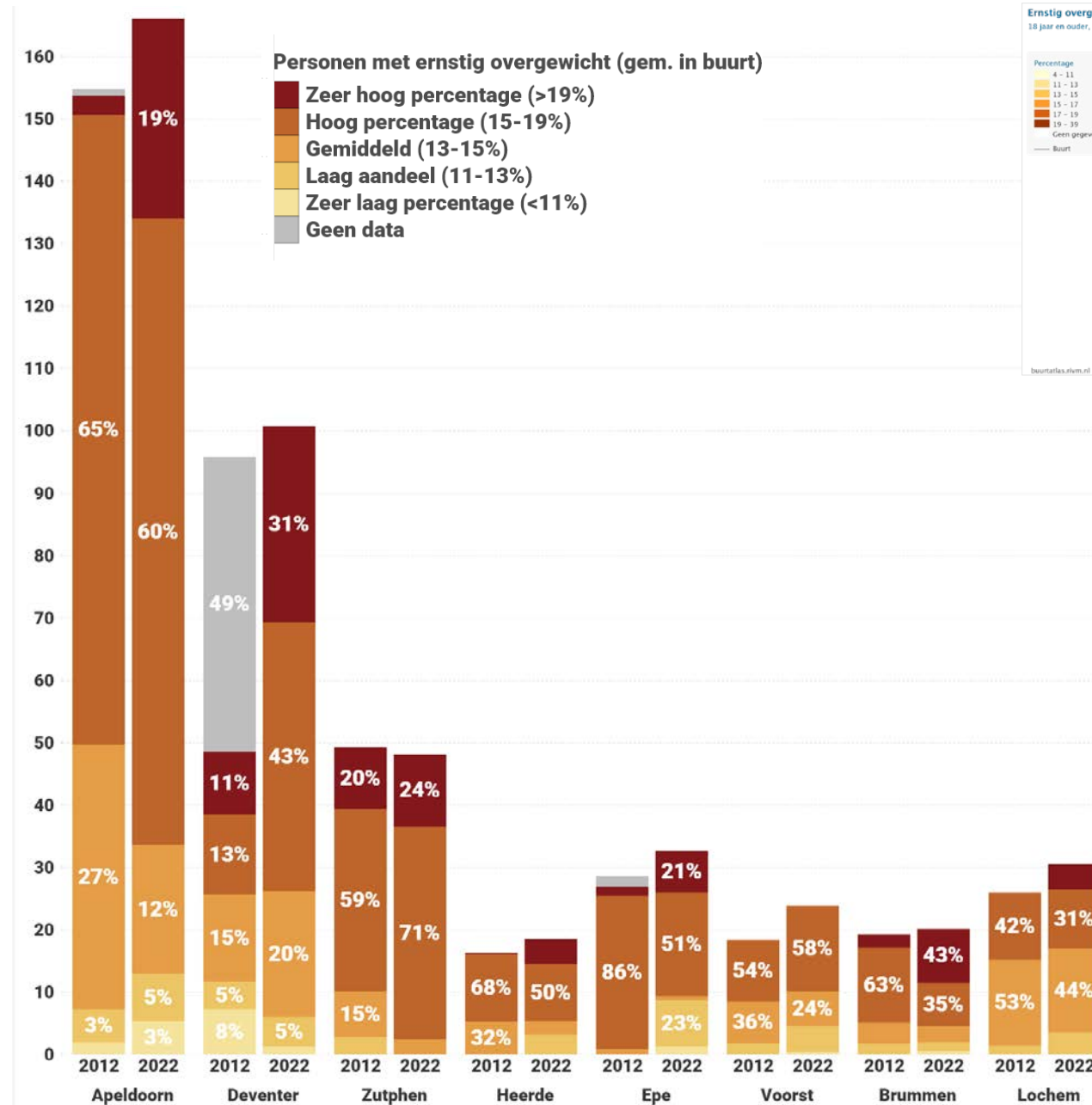
In de context van..

- **Toenemend belang strategische autonomie in essentiële grondstoffen en energie.**
- **Energietransitie: in 2050 klimaatneutraal.** Toegroeien naar een duurzame, betaalbare en betrouwbare energievoorziening. Met veel decentraal systeem en bijbehorende ruimtevrage voor opwek (zonnepanelen, windmolens), transport en opslag.
 - *In mei 2024 was gerealiseerd uit RES 1.0: 10% van wind op land, 21% van zon op dak, 55% van zon op land.*
- **Overgang naar circulaire economie.** Met een ruimtevrage, die met name gestuurd wordt door de efficiënte aan-en afvoer van grondstoffen.

In de context van.. “De ‘pandemie’ van de lichamelijke inactiviteit”

Aantal inwoners met ernstig overgewicht (% in buurten met bepaalde score)

Data: RIVM buurtatlas



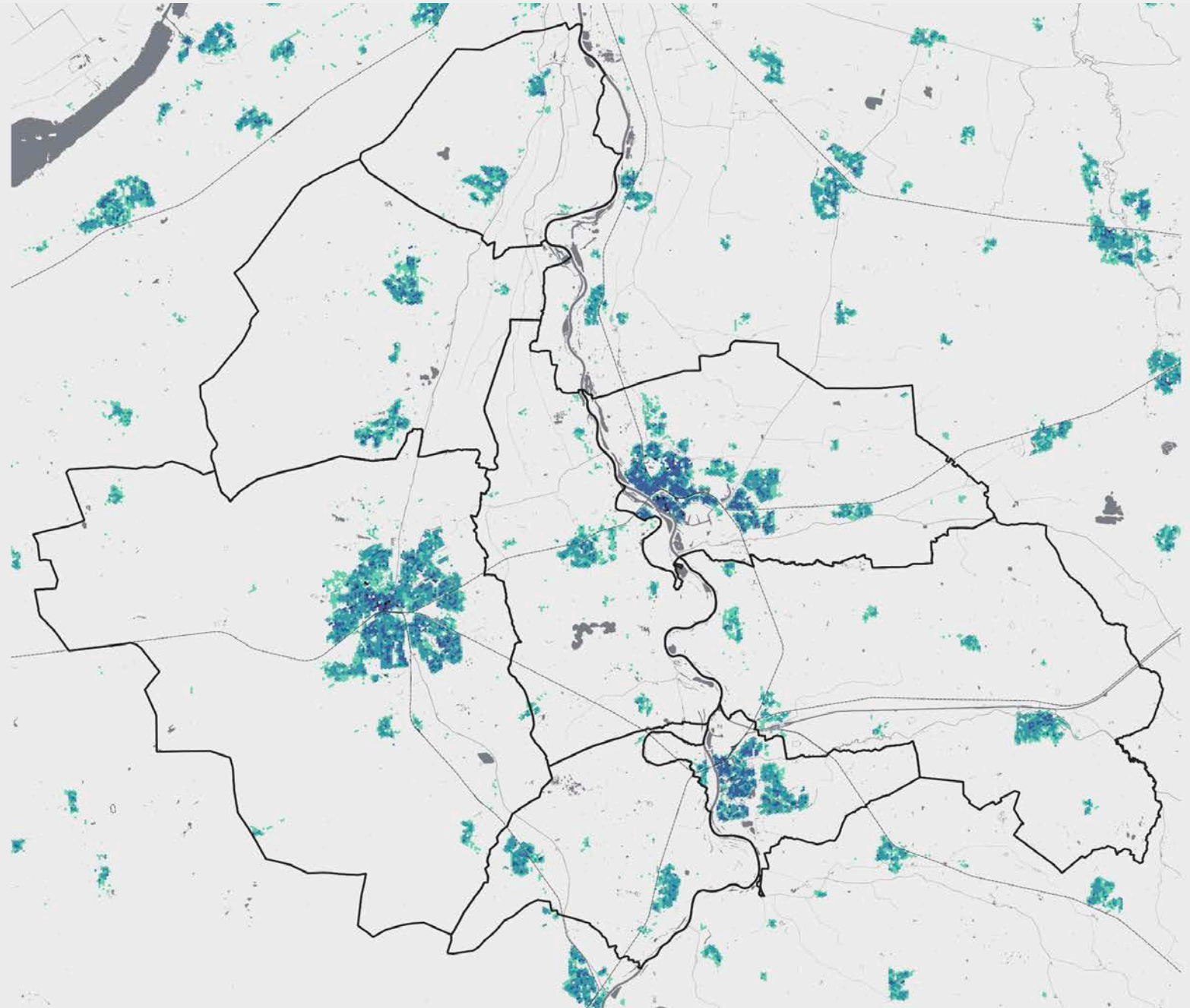
- >80% van de inwoners van Apeldoorn, Deventer en Brummen wonen in buurten waar het aandeel inwoners met ernstig overgewicht hoog is. In Zutphen is dit zelfs 95% (!)

Wonen

Woningdichtheid

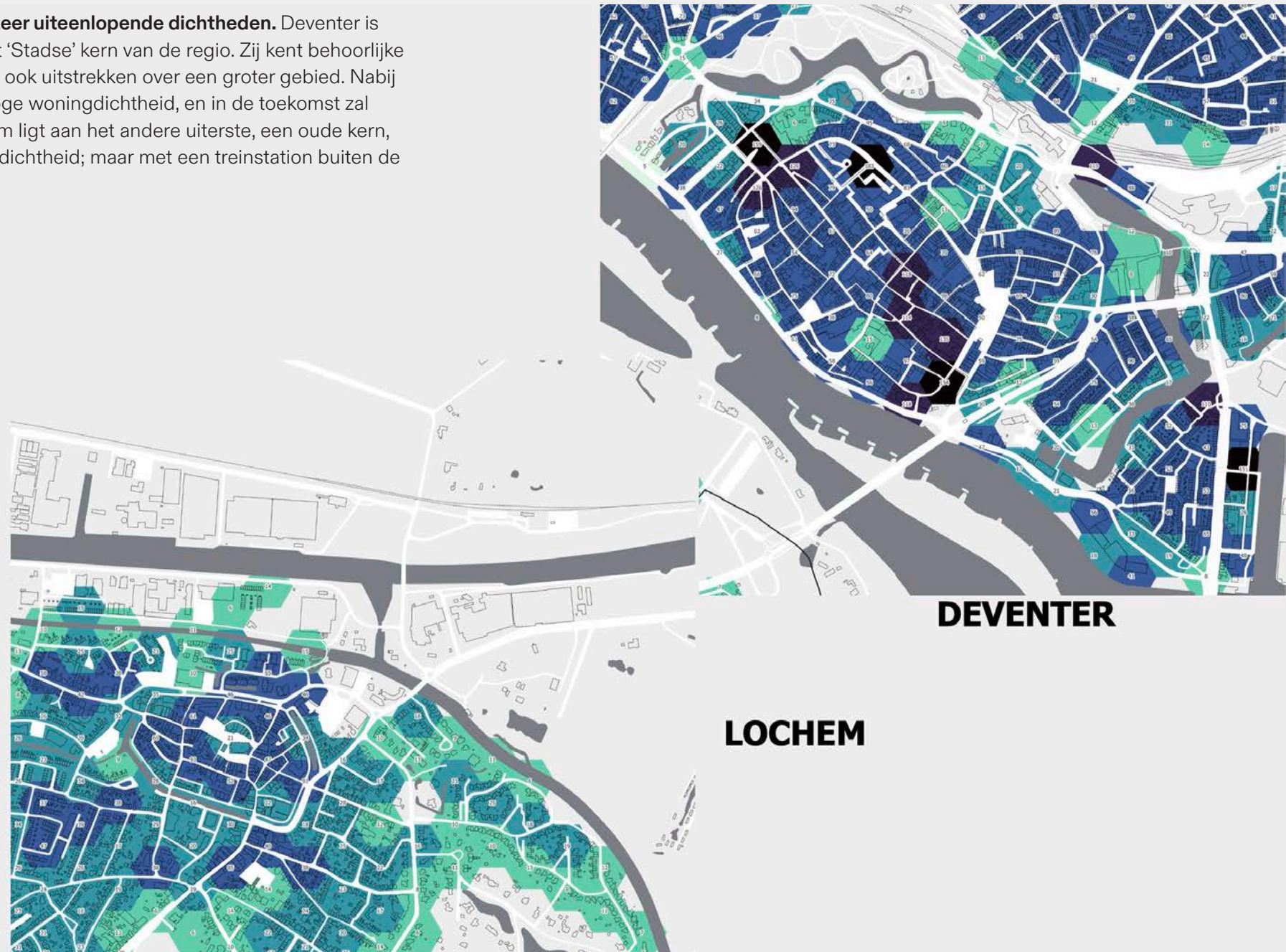
- **Stadse dichtheden enkel in Apeldoorn en Deventer.**
Stedendriehoek is een regio op een kruispunt, letterlijk in het land en in figuurlijke zin: stad en platteland. Urban en rural. Dit uit zich ook in de dichtheid in stad en andere plekken. Waar Apeldoorn en met name Deventer een enigszins stadse dichtheid kennen is dat in alle dorpen eromheen niet. Dit typeert de regio: hoog voorzieningenniveau met een relatief lage dichtheid en ontspannen woonomgeving. Keerzijde hiervan is veel ruimtegebruik: zie Apeldoorn, het grootste dorp van Nederland.

Dichtheid woning / ha



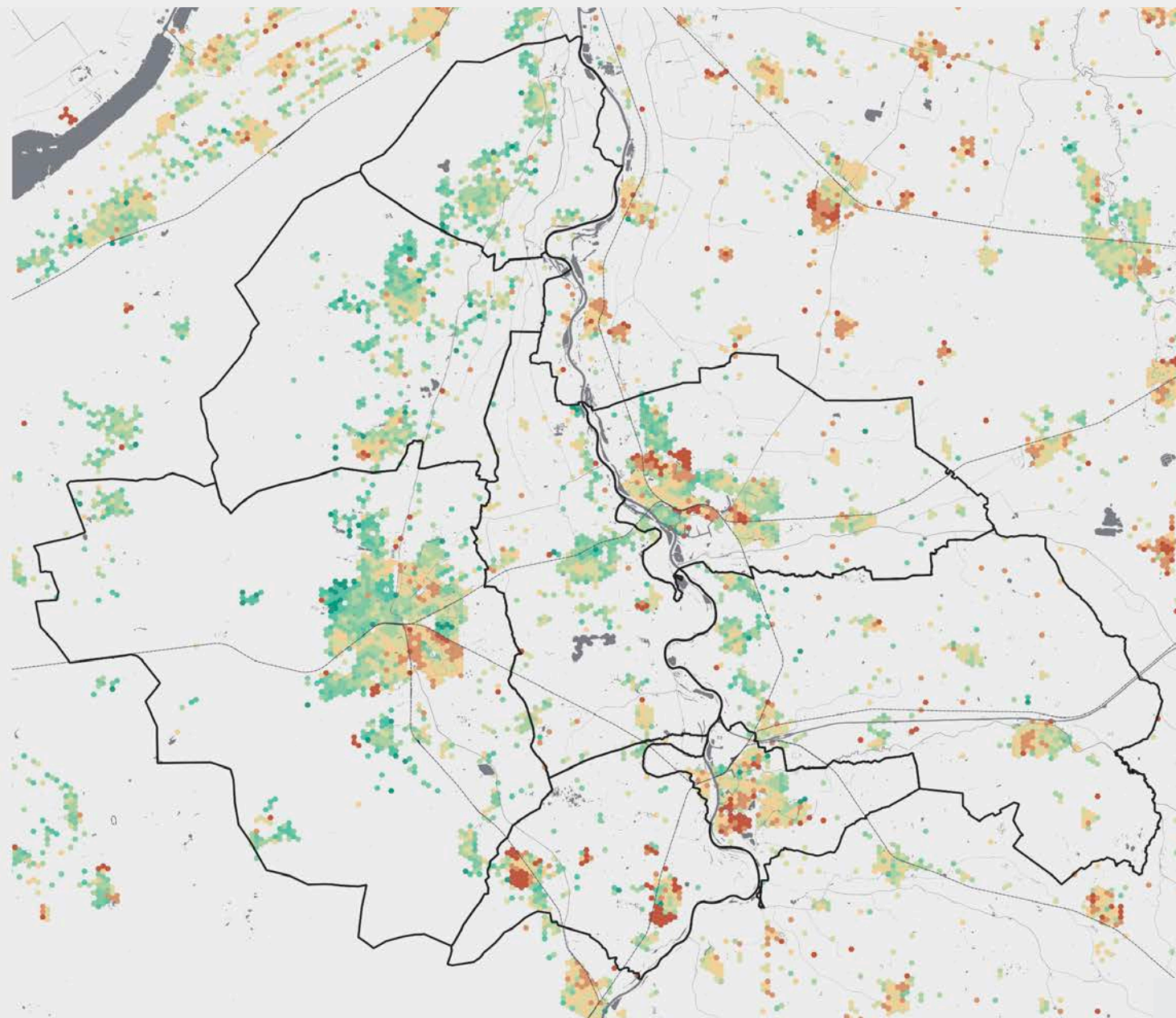
Woningdichtheid

- **2 locaties nabij station: zeer uiteenlopende dichtheden.** Deventer is qua dichtheden de meest 'Stadse' kern van de regio. Zij kent behoorlijke hoge dichtheden die zich ook uitstrekken over een groter gebied. Nabij het station is nu al een hoge woningdichtheid, en in de toekomst zal dit nog toenemen. Lochem ligt aan het andere uiterste, een oude kern, met her en der een hoge dichtheid; maar met een treinstation buiten de kern.



Relatieve WOZ-waarde

- **Hoe meer westelijk, des te hoger de vastgoedwaarde.** De WOZ waarde is een graadmeter voor de vitaliteit, en de (on)betalbaarheid van het vastgoed. Goed zichtbaar is de druk vanuit het westen, hoe verder richting de Randstad (en Veluwe), hoe hoger de waardes. Dit zegt ook iets over de druk en gewildheid. Duidelijk is dat Apeldoorn en de Noordelijke gemeentes een relatief hogere waarde hebben dan de oostelijke gemeentes en Deventer. Dit is een constatering maar kan ook als kans gezien worden; de Oostelijke regio's zijn betaalbaarder en worden om die reden ook (extra) gevonden door woningzoekenden.

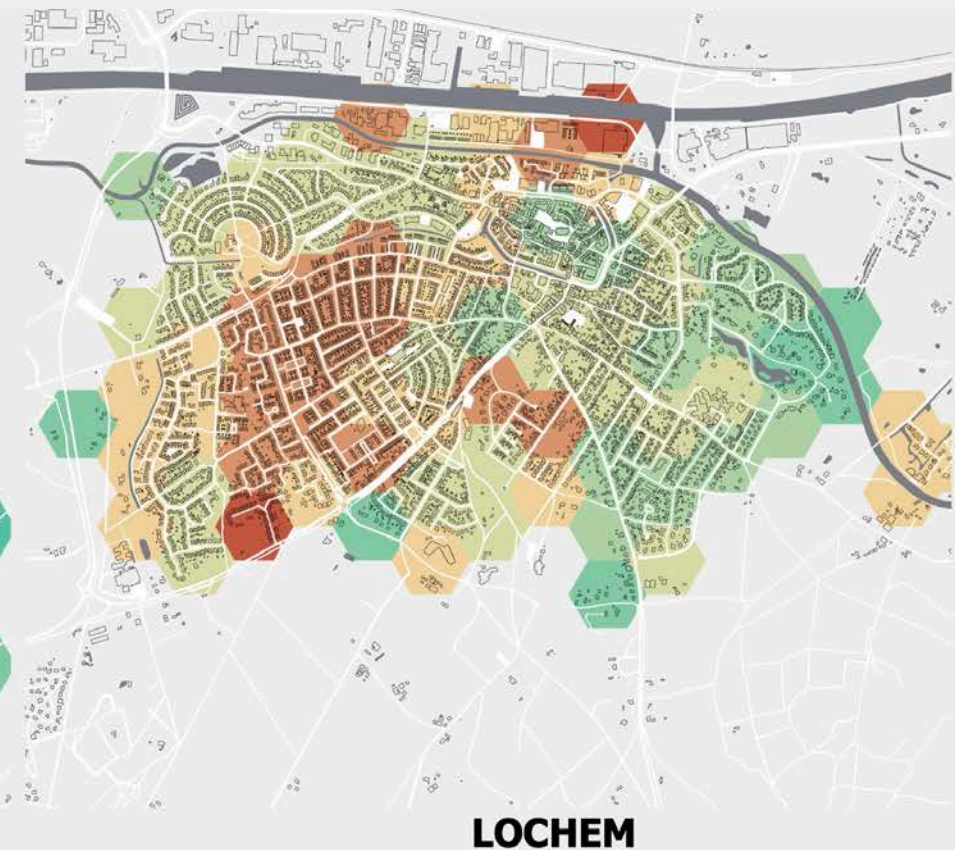
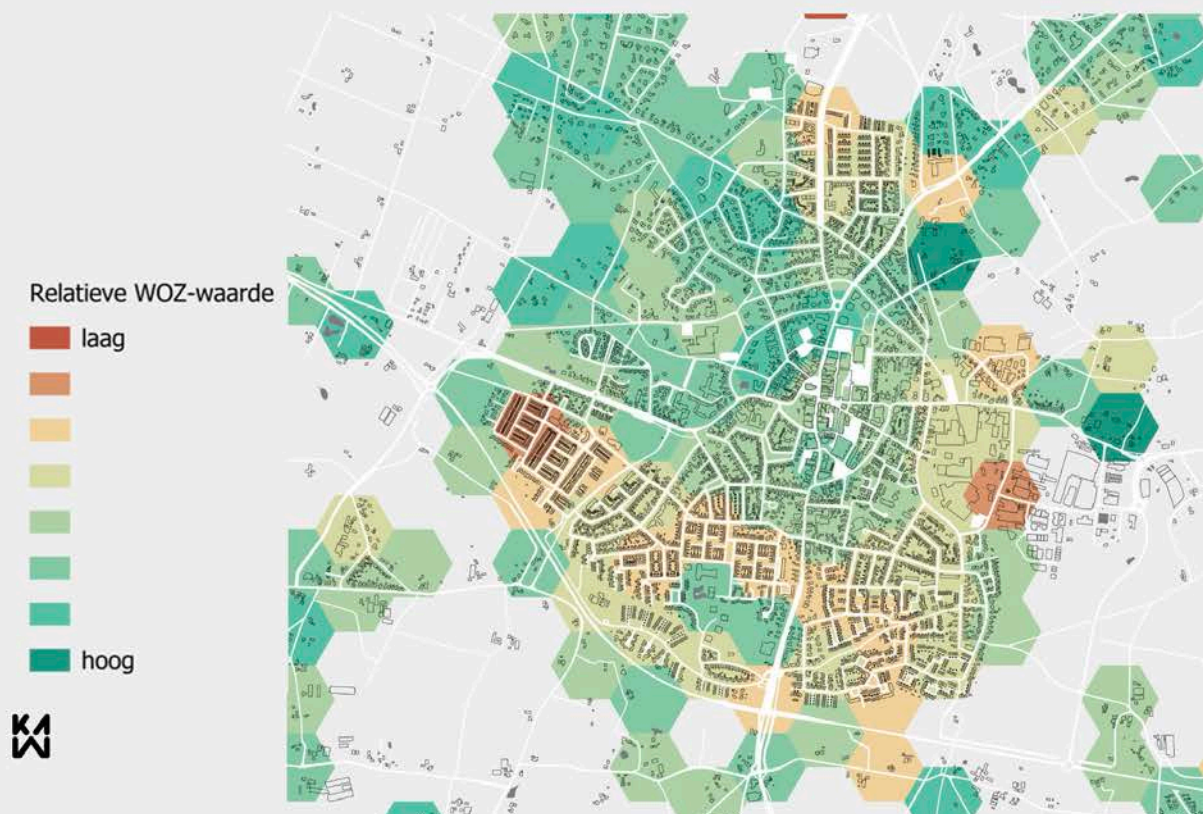


Relatieve WOZ-waarde



Relatieve WOZ-waarde

- De gehele regio ervaart de overdruk op de woningmarkt. Dit vindt met name aan de westelijke kant zijn weerslag in de waarde van het vastgoed. Deze regionale verschillen zijn te herkennen in bijvoorbeeld een vergelijking tussen Epe en Lochem. Wederom kan dit gezien worden als een positief iets of negatief. Afhankelijk van of je een woningzoeker bent of woningeigenaar.



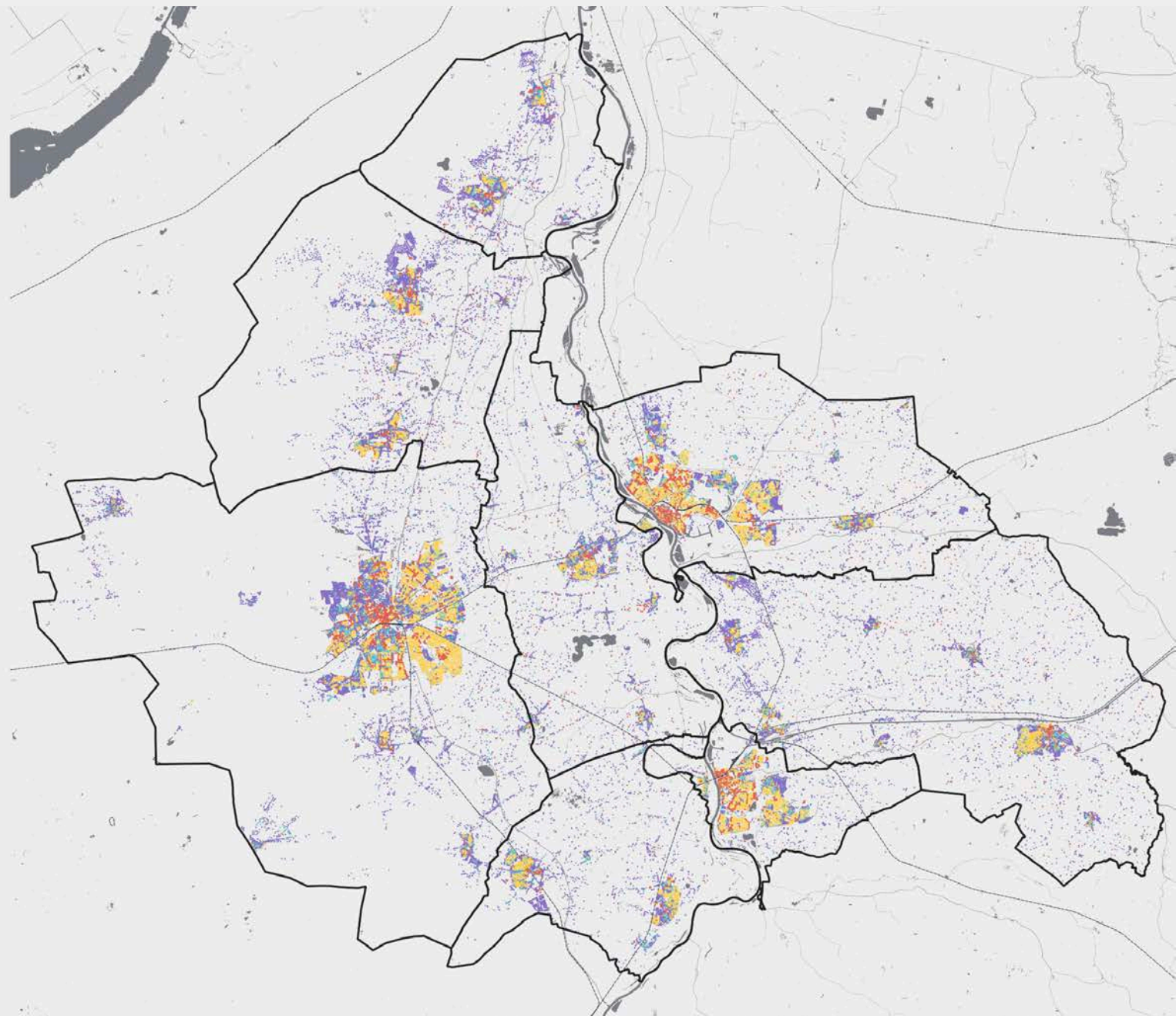
EPE

Woningtypes

- **Relatief veel grondgebonden woningen binnen regio.** De regio heeft veel grondgebonden woningen in de bestaande voorraad. Voor de kleinere dorpen is dit zoals verwacht; maar ook de 3 steden binnen de driehoek hebben buitengewoon veel grondgebonden woningen. Zij hebben binnen de bestaande voorraad allen ongeveer 30% appartementen.

Woningtype

- Appartement
- Hoekwoning
- Tussen of geschakelde
- Tweeonder1kap
- Vrijstaande woning

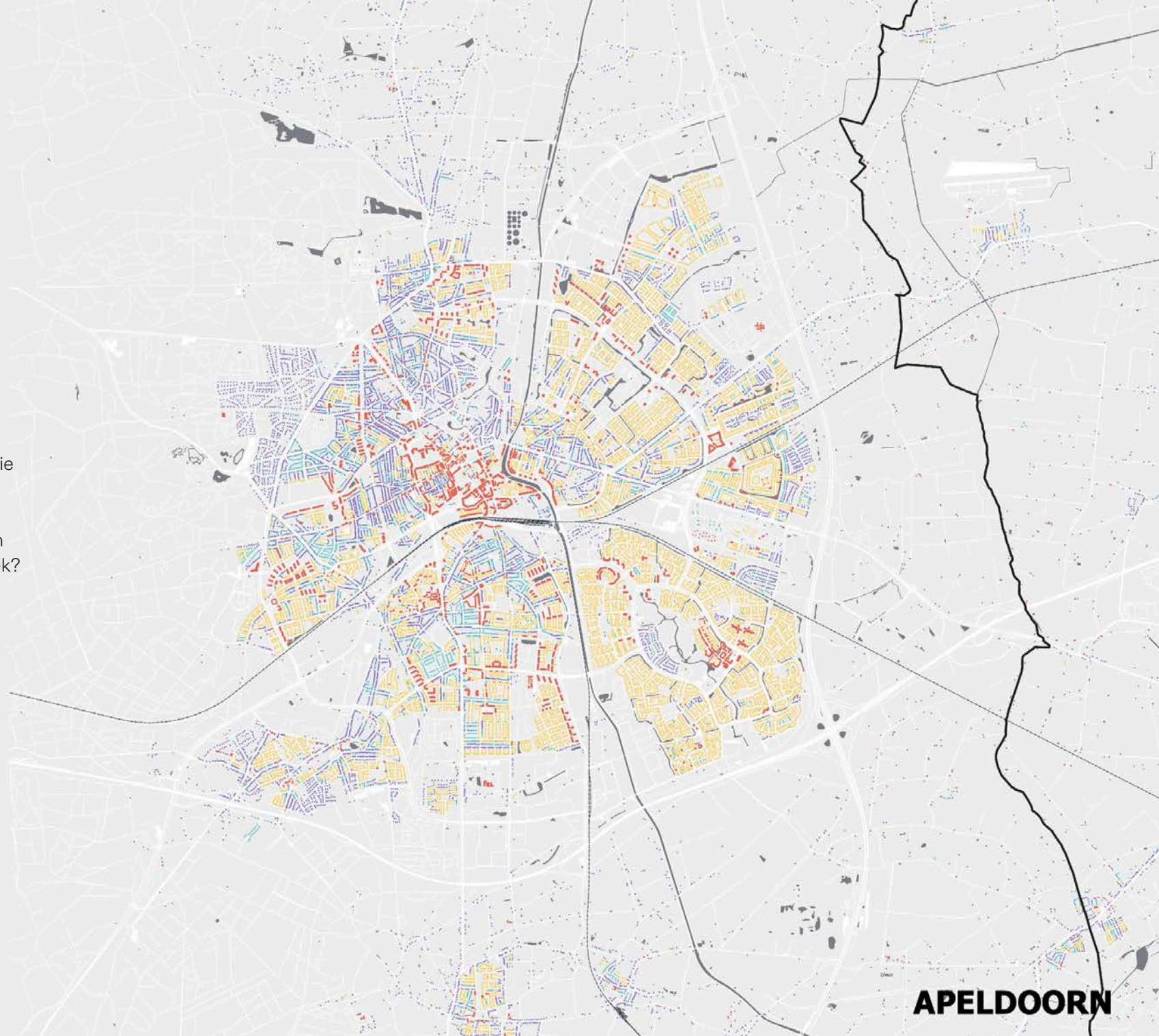


Woningtypes

- **Apeldoorn; ontspannen stad of enorm woondorp?** Apeldoorn is de grootste woonplaats in de regio. Dit geldt in aantallen maar vooral ook in oppervlakte wat ze bereid is om in te zetten voor wonen. Apeldoorn gaat inzetten op een flinke verdichting de komende jaren als onderdeel van de Woondeal, dit zal balans brengen in de stad. Tegelijkertijd oriënteert Apeldoorn zich ook op grote uitbreidingswijken; een volgende editie in de lange historie van extensieve uitbreiding? Op welke manier kan een dergelijke groeistap maximaal bijdragen aan de regionale kwaliteit en dynamiek?

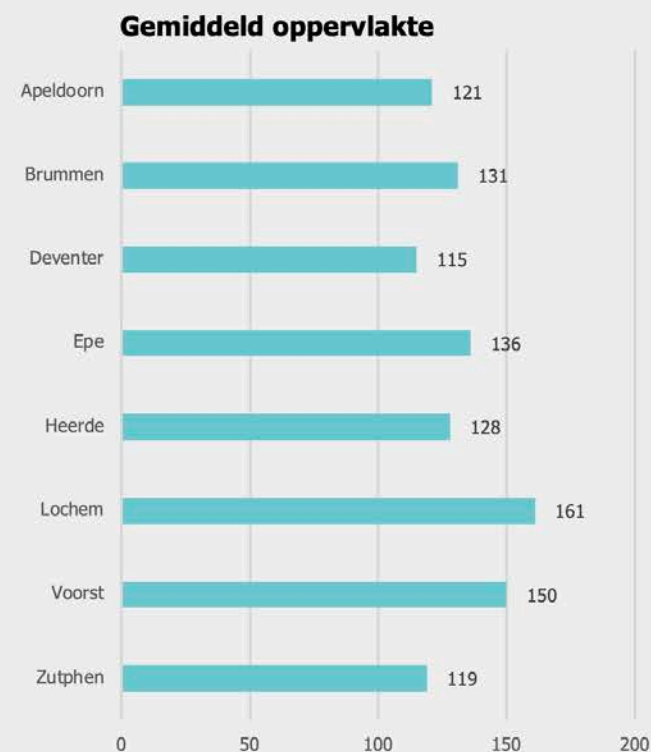
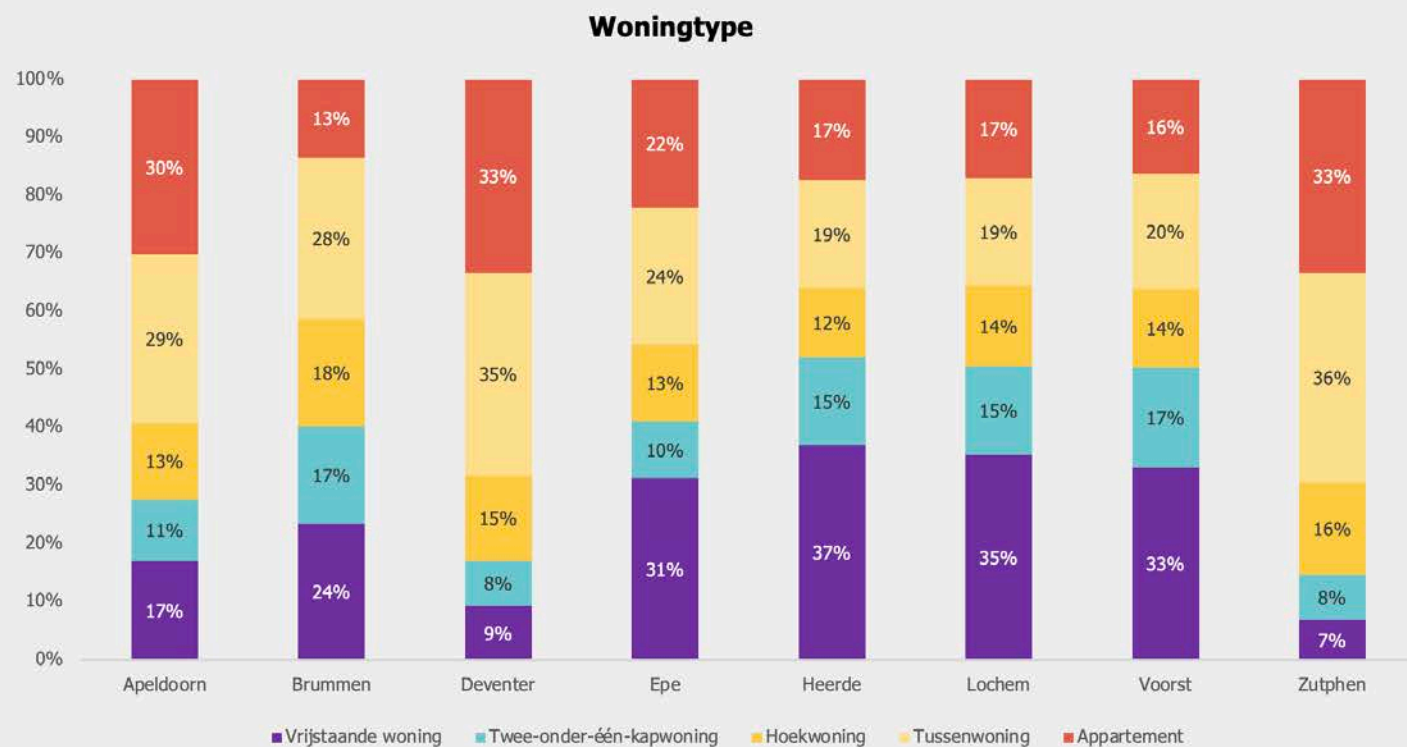
Woningtype

- Appartement
- Hoekwoning
- Tussen of geschakelde
- Tweeonder1kap
- Vrijstaande woning



Verdeling wonigtipes

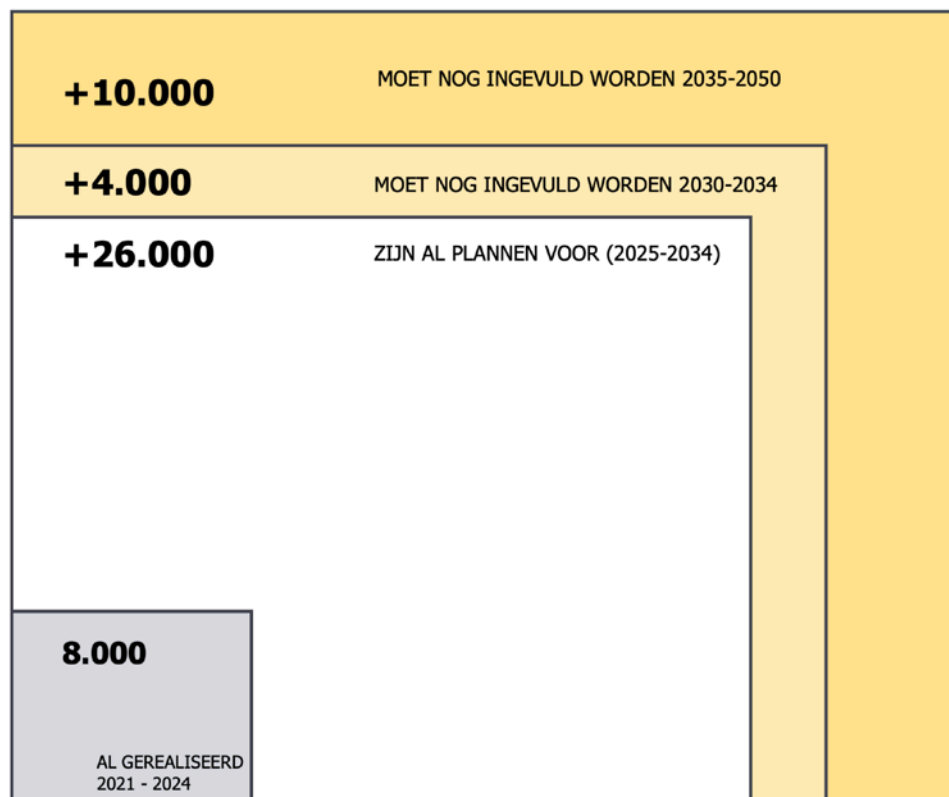
- **Deventer, Zutphen en Apeldoorn hebben de hoogste dichtheid aan appartementen (30-33%).** Apeldoorn heeft daarnaast ook opvallend veel vrijstaande woningen en twee-onder-een-kapwoningen (samen bijna 30%).
- **In Heerde staan de meeste vrijstaande woningen (37%), gevolgd door Lochem (35%), Voorst (33%) en Epe (31%).**
- In Lochem woont men het grootst (op 161 m²). In Deventer het meest compact (115 m²).



	Aantal woningen bruto
1 Apeldoorn	10.400
2 Brummen	848
3 Epe	2.250
4 Heerde	1.030
5 Lochem	1.484
6 Voorst	1.000
7 Zutphen	2.450
8 Deventer	6.900
Totaal	26.362

WOONDEAL

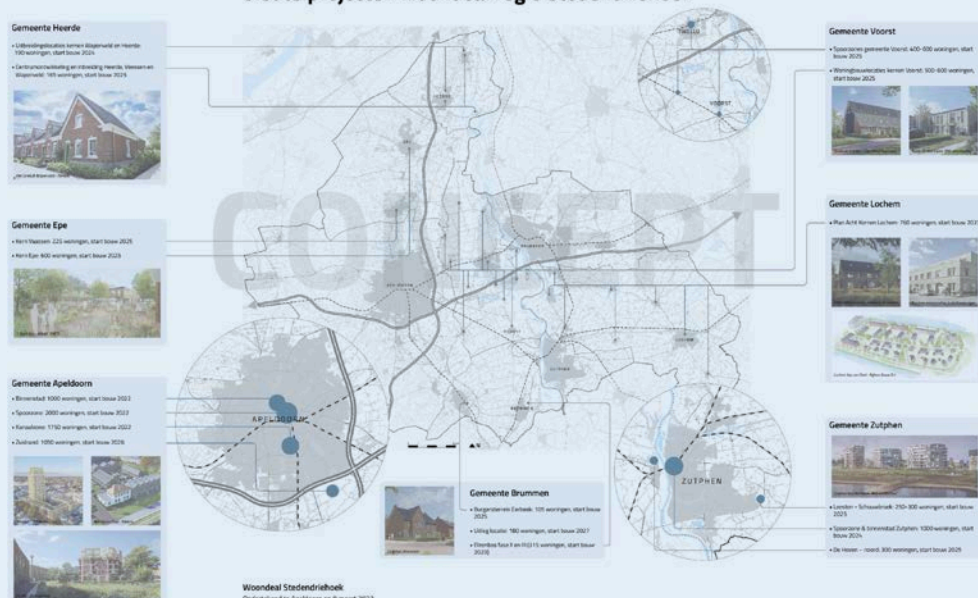
Woningbouwaantallen 2025 t/m 2034
(boven); Sleutelprojecten woondeal (onder)



Ambitie en plannen

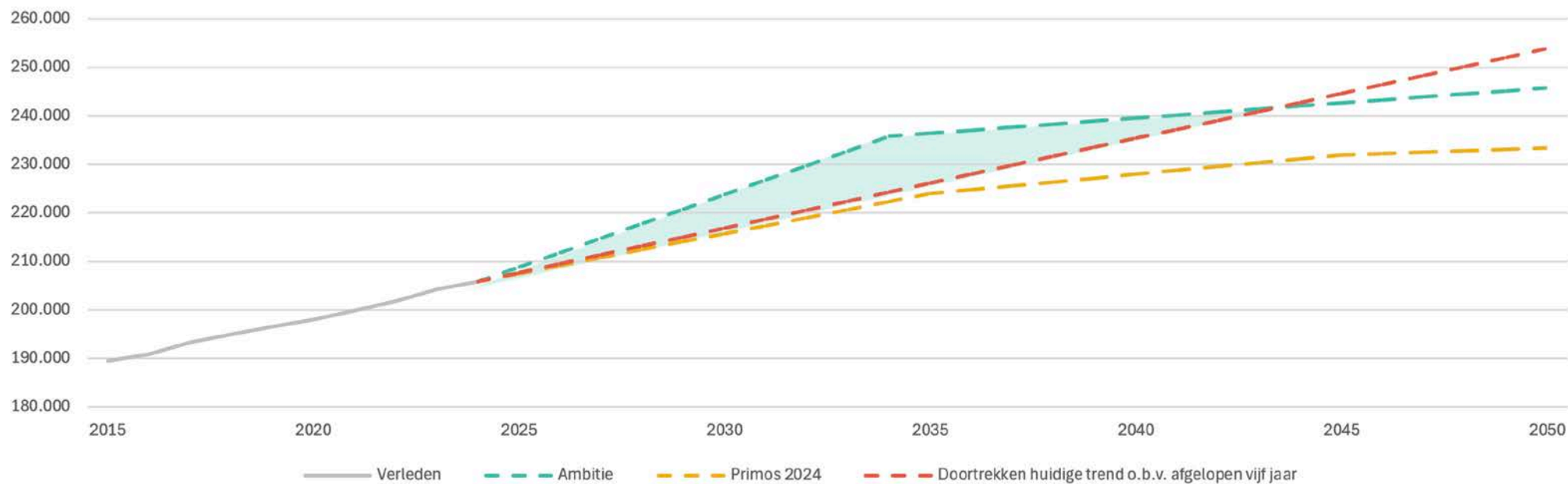
- De geactualiseerde woondeal voor de regio Stedendriehoek legt vast dat in de periode 2025-2034 circa 26.000 woningen bruto worden toegevoegd. Dit is bovenop 8.000 woningen die gerealiseerd zijn in de jaren hiervoor (Woondeal 1). Hiervan valt ruim zeventig procent in het betaalbare segment, verdeeld over sociale huur, middenhuur en betaalbare koop.
- De woningbouwopgave sluit aan bij bestaande gemeentelijke plannen en kaders en is afgestemd op de regionale woonagenda en het Ontwikkelperspectief 2030-2050. **Voor de lange termijn (Ontwikkelperspectief) is richtinggevend afgesproken om tot 2050 circa 48.000 woningen bruto toe te voegen.** Naast de aantallen zijn afspraken gemaakt over ouderenhuisvesting en toekomstbestendig bouwen, met aandacht voor klimaatadaptatie, biodiversiteit en circulaire materialen. De opgave is flexibel: nieuwe inzichten, keuzes of demografische ontwikkelingen kunnen de aantallen in de toekomst beïnvloeden.

Sleutelprojecten woondeal regio Stedendriehoek



Duiden van de ambitie

- **De ambitie overstijgt de vraag zoals verwacht vanuit bijvoorbeeld de Primos prognose.** Dit betekent niet meer of minder dan dat de regio heeft beloofd om meer te bouwen dan haar eigen onderbouwde behoefte. Het is overigens geen onrealistisch scenario dat deze groei zal plaatsvinden. Sterker nog in bovenregionaal perspectief is het niet een 'onverwachts' groot bod.
- In de grafiek hieronder is de extra ambitie zichtbaar als het groene gebied tussen de ambitielijn en de huidige trend. Hier moet wel bij gezegd worden dat de prognose na 20235 steeds minder betrouwbaar wordt.

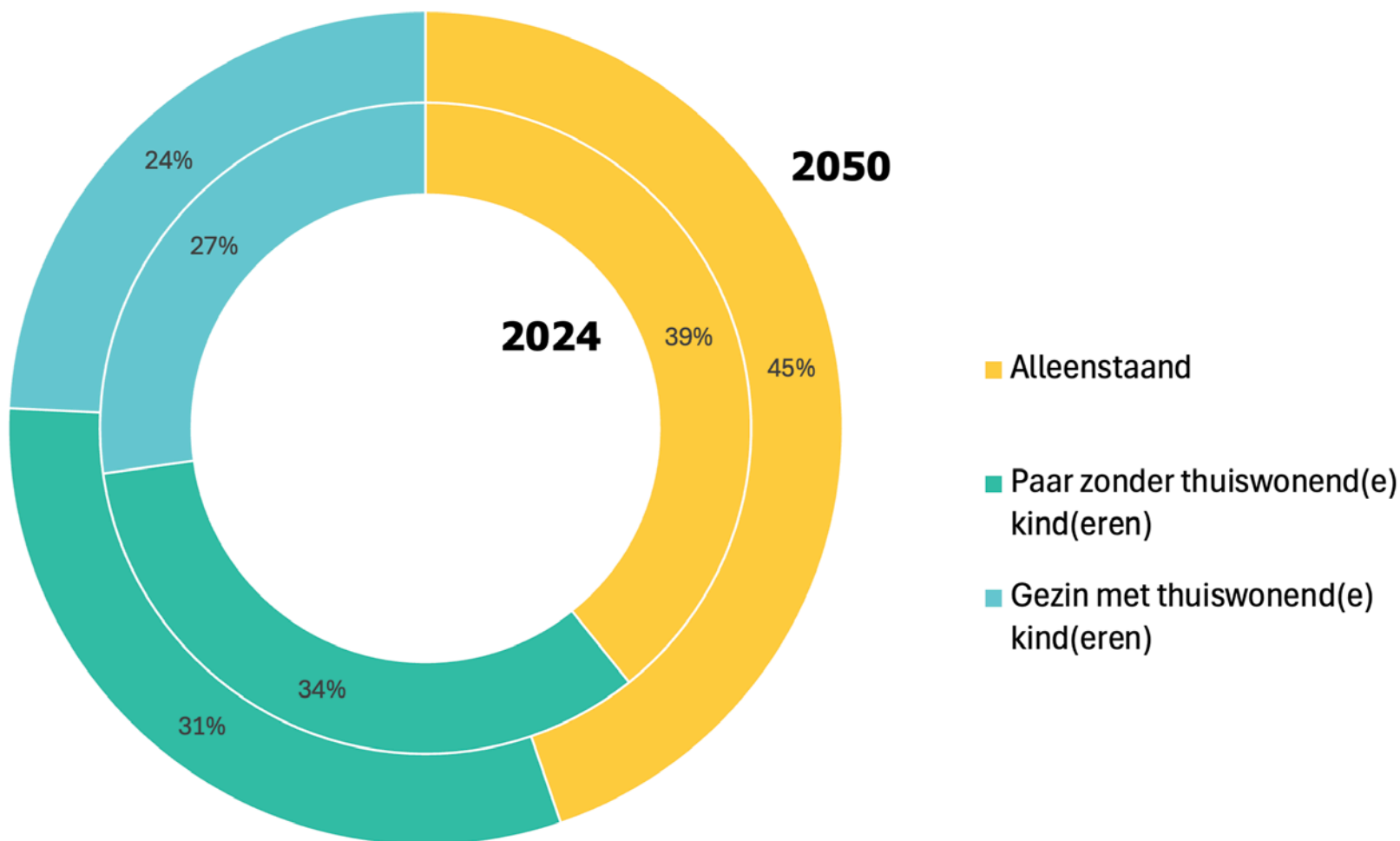


Onderbouwing autonome behoefte

- Een groot deel van de geplande 30.000 woningen (26.000 woondeel + 4.000 ontwikkelperspectief) betreft een toegezegde bestuurlijke ambitie. Dit betekent concreet dat van deze 30.000 woningen een behoorlijk deel ongeveer 60%) terug te herleiden valt tot groei vanuit de prognose. Dit betekent dat voor **een groot deel de ambitie niet terug te herleiden is op bestaande migratiepatronen en demografische trends.**

- Kijkend naar de grove demografische trends zien we vergelijkbare trends als elders in het land:

- Gemiddeld kleinere huishoudens en minder gezinnen.**
- Net als veel andere regio's is de Stedendriehoek afhankelijk van instroom van buitenaf voor nettogroei.**

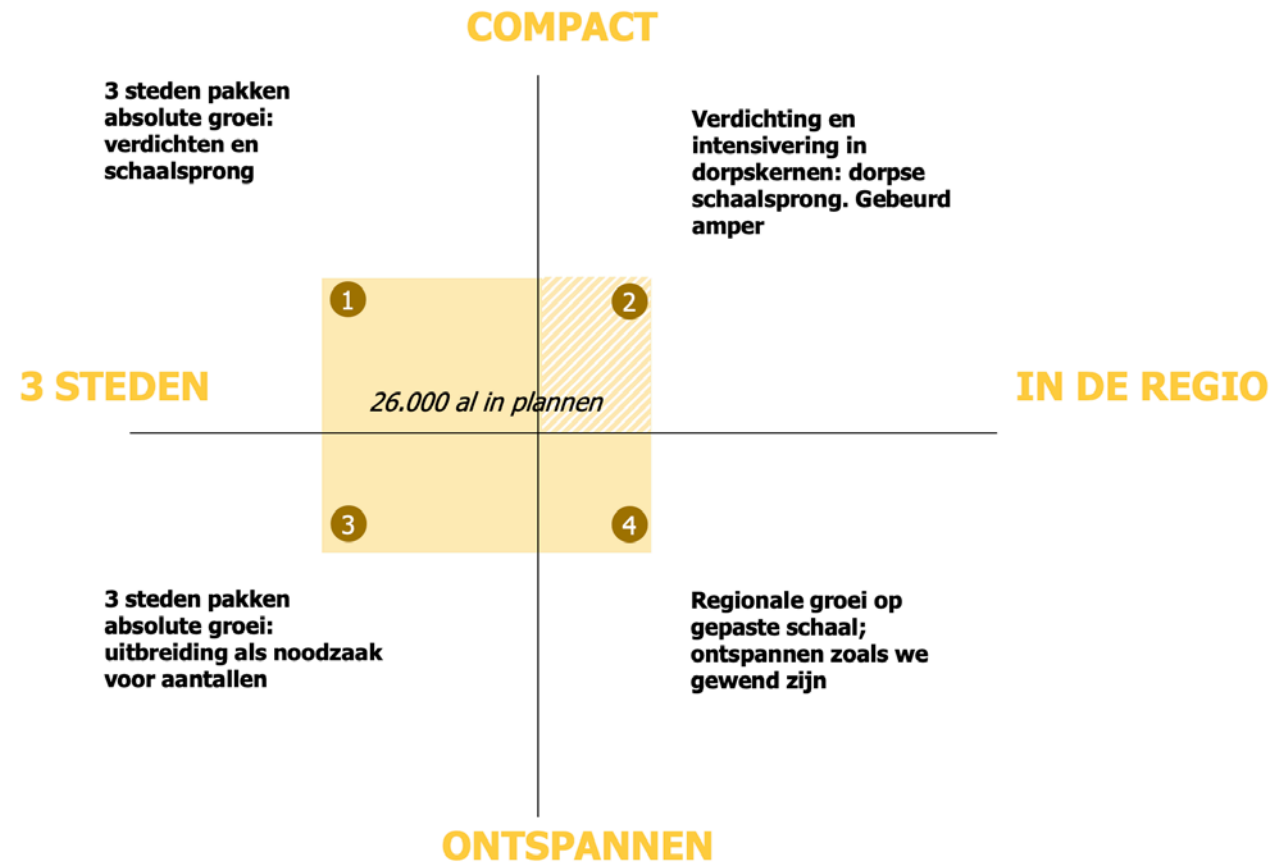


Identiteit versus Groei

- De grootte van de nog niet ingevulde ambitie maakt dat er nog nadere discussie nodig is. Wie gaat voor welk aandeel van deze groei? Wat voor regio zijn wij? Wat voor kernen hebben we? Wie woont hier? En wie wil hier wonen?
- Blijven we 3 steden in een driehoek? Is er nog een kern die een schaa sprong wil maken? Hoe borgen we de bestaande kwaliteiten en identiteit en behouden we toch het hoge voorzieningenniveau in onze dorpen?

Huidige plannen

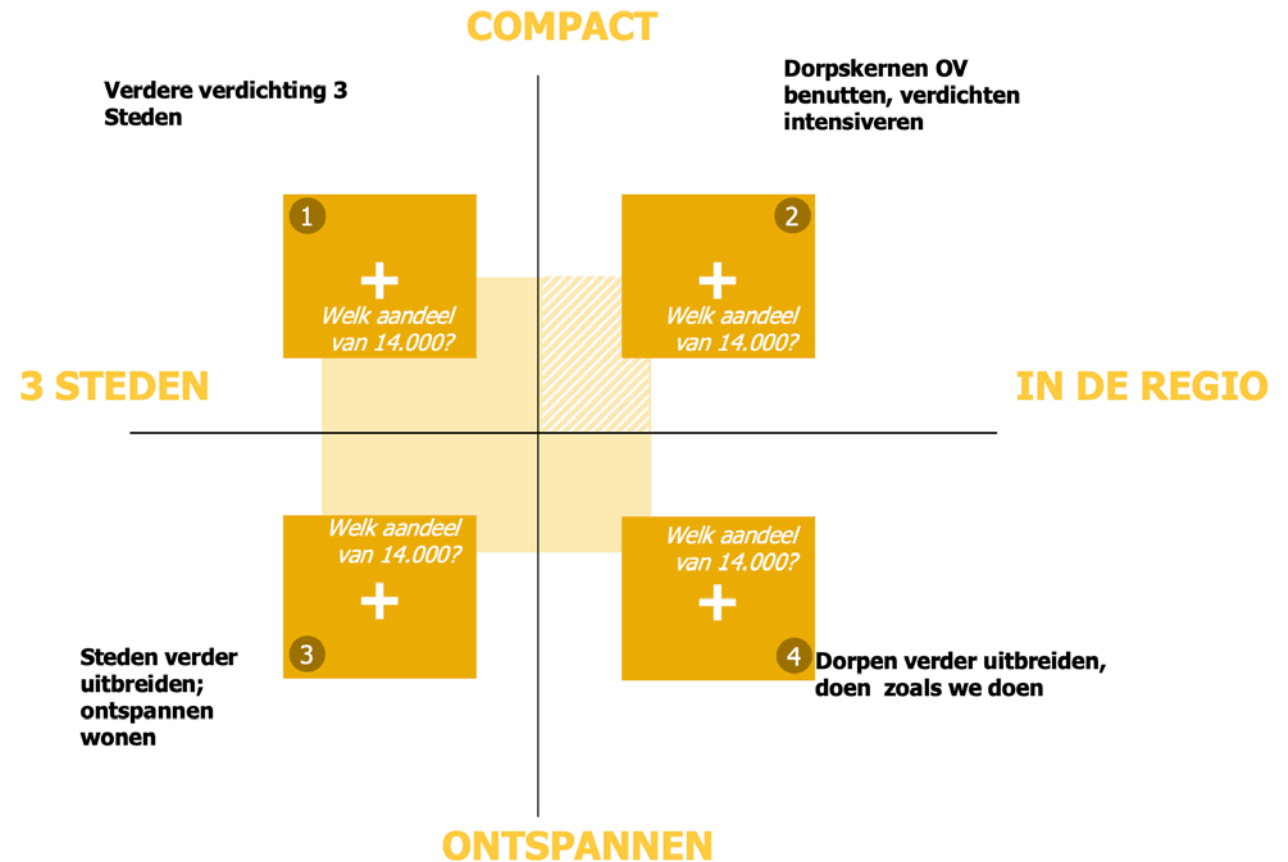
- Om grip te krijgen op de keuzes in het woonbeleid plotten we de huidige 26.000 woonplannen op een assenkruis met op de x-as het spanningsveld tussen de drie steden en de landelijkere gemeentes, op de y-as het spanningsveld tussen compact/stads bouwen en bouwen in een ontspannen lage dichtheid.
- Inzicht in de totale planlijst is er nog niet, maar op basis van aantallen valt al iets te zeggen over de ingezette koers
 - 1 (1) Grote focus op verdichten in steden
 - 2 (2) Het 2e kwadrant: verdere verdichting en een dorpse schaa sprong zien niet in de plannen
 - 3 (3) Er wordt in de plannen ruimte gezocht voor uitbreiding rondom de steden
 - 4 (4) Dorpen en landelijk gelegen kernen groeien op gepaste schaal ontspannen mee.



Voorliggende keuze richting 2040

- De groei ambitie van ruwweg 14.000 woningen moet nog nader verdeeld worden. In zekere zin is deze groei geënt op instroom van buitenaf en kan deze als zodanig gestuurd worden. De vraag: hoe zetten we deze groei maximaal in voor bijdrage aan de regionale brede welvaart is relevanter dan welke doelgroepen komen hier na 2035 naartoe? Dit laatste weten we immers niet, we weten wel dat de kans op het waarmaken van de ambitie exponentieel groter zal worden naarmate er duidelijke keuzes gemaakt worden over het potentiële groeipad.

- 1 (1) Is er in de 3 grote steden nog meer ruimte om te verdichten? Zijn ze bereid om groei met gezinswoningen af te staan aan de regio?
- 2 (2) Zijn er kleinere kernen die een schielsprong voor zich zien; in woningen, maar misschien ook voorzieningenniveau en bedrijvigheid?
- 3 (3) Zetten de 3 steden zelf in op ontspannen woonmilieus aan de rand van de stad?
- 4 (4) Komt de uitbreiding met ontspannen woonmilieus terecht in de kleinere kernen?





Opgehaalde vragen voor het thema wonen

Vragen aan de analyse

- **Meer grip krijgen op de kwalitatieve invulling van de bestaande plannen** (de 26.000 woningen die al op de planlijst staan). Bijvoorbeeld in dichtheid, verhouding sociale huur/vrije huur/koop, eengezinswoning/meergezinswoning etc.
- **Welke doelgroepen beschouwen de Stedendriehoek als een aantrekkelijke woonplek** en welke eisen stellen zij aan de woonomgeving?

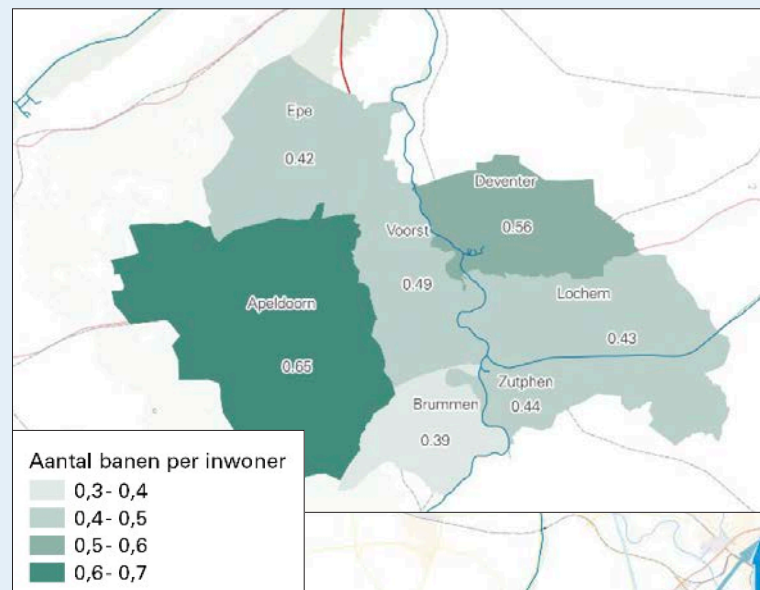
Vragen richting de Variantenstudie en ontwerpcasussen

- Hoeveel ruimte is er nog om te verdichten in de steden? Wat is daar de consequentie van?
- Welke kwalitatieve laadruimte ligt er rondom de stationsgebieden?
- Welke opgaven liggen er in de bestaande buurten (zowel stad als dorp) en wat betekent dit voor lokale transformatie-/inbreidingsurgenties en/of kansen?
- Welke kansen zijn er nog voor uitbreiding (opgaven voor natuur, water, energie en industrie meegenomen) en hoe draagt uitbreiding bij aan de identiteit van de plek / regionale brede welvaart?
- Waar ligt het omslagpunt waarin uitbreiding de identiteit (ontspannen, kleinschalig, sociale samenhang) van de kern bedreigt?
- **Wat is het toekomstig adaptatievermogen van de Stedendriehoek?** Stel dat de ambitie niet 48.000 woningen is maar 30.000 of 60.000 woningen? Zou je dan nu andere keuzes maken?

Economie

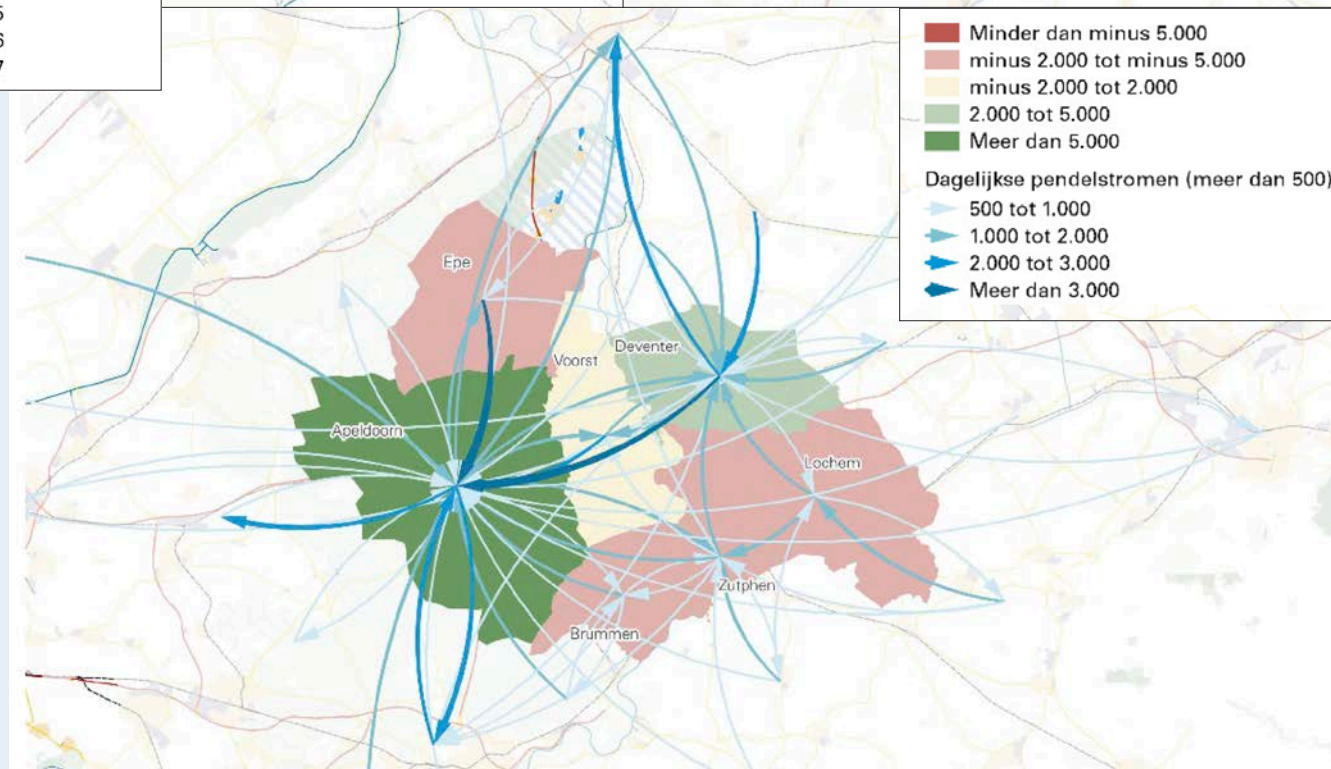
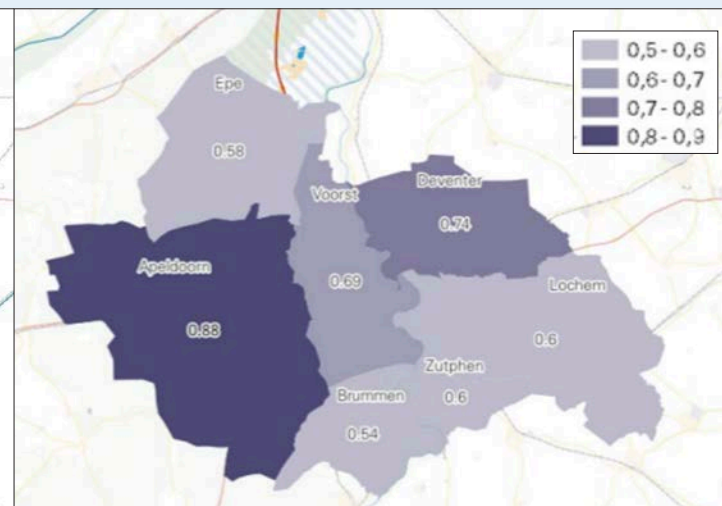
Verhouding tussen banen en inwoners

Bron: CBS (2022); PWE (2022)



Verhouding tussen banen en niet-beroepsbevolking

Bron: CBS (2022); PWE (2022)



Totale woon-werk pendel tussen gemeenten

Bron: CBS Statline, cijfers hebben betrekking op 2022, Bewerking Stec Groep 2024

Eerste bevindingen economie

Veel is al uitgezocht:

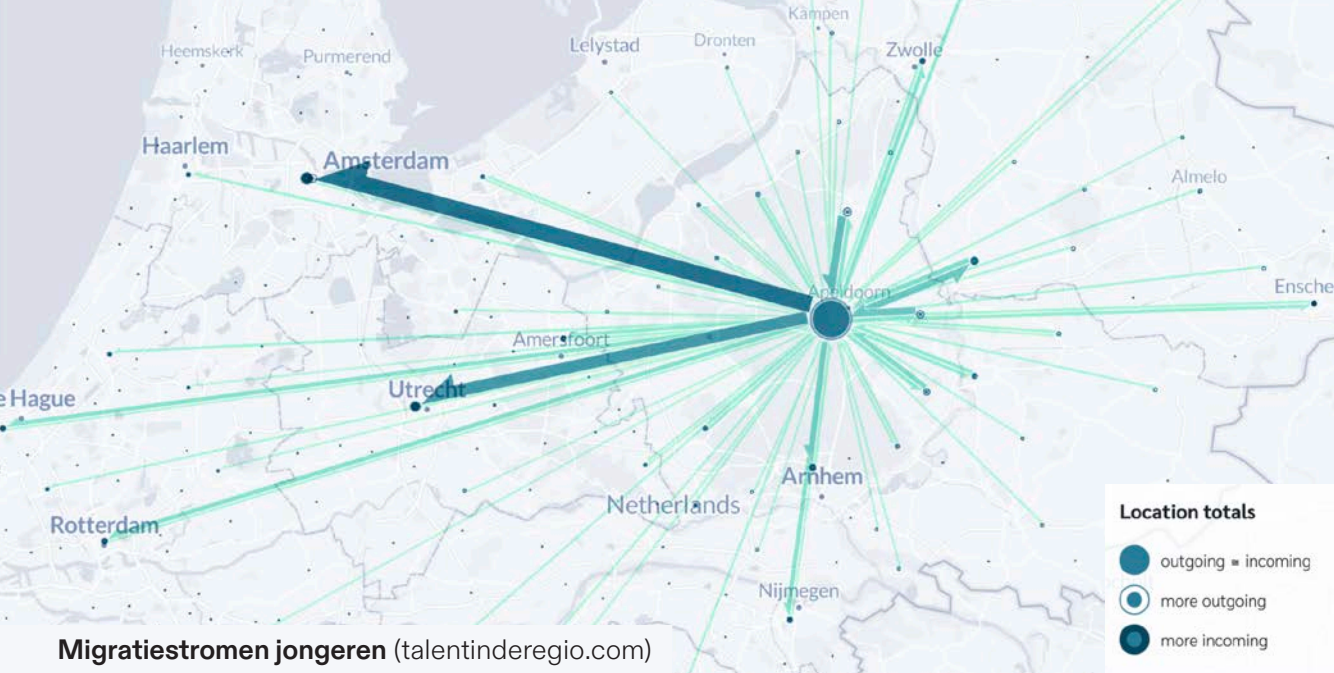
- Ruimtelijk-economische verkenningen
- Ruimtelijk-economische visie (verwacht)
- Rijk-regio arrangementen
- NOVEX-opgave (Zwolle)
- Inbreng uit spoor Brede Welvaart
- Nota Ruimte incl. bijdrage College van Rijksadviseurs

Economisch profiel

Terugredeneren vanuit lange termijn 2100: wat vraagt de economie van de toekomst? Geopolitieke verschivingen, minder mondialisering?

Kracht van de regio is brede economische structuur:

- Doen: maakindustrie (incl. papier), toegepaste innovatie, mkb
- Veiligheid en defensie, met name Apeldoorn
- Verstedelijking en digitalisering
- Toeristisch-recreatief aantrekkelijk

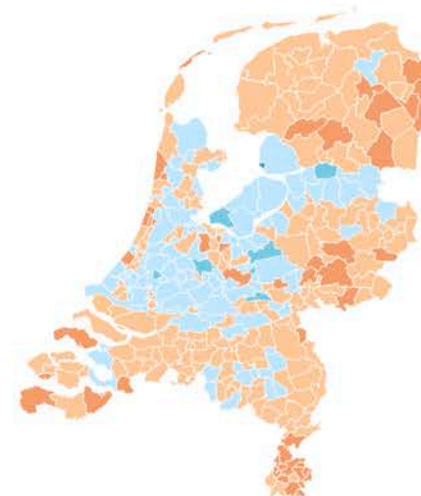


Bevolkingsontwikkeling

- Sterke bevolkingsgroei Veluwe, krimp richting oosten en noorden
- Negatieve natuurlijke aanwas; bevolking groeit door nieuwe inwoners van buiten de regio
- Regio raakt netto jongeren kwijt (-1.800 in Apeldoorn; -1.300 in Lochem; -1.100 in Zutphen; -1.000 in Voorst; -800 in Epe; -600 in Brummen; -500 in Heerde; alleen Deventer groeide met +600).

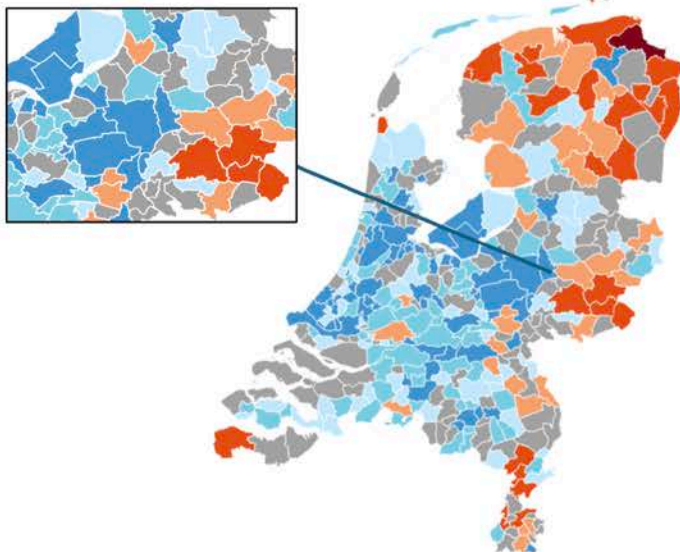
Bevolkingsontwikkeling, 2024*

Natuurlijke aanwas



Minder dan -5 (per duizend inwoners) -5 tot 0 (per duizend inwoners) 0 tot 5 (per duizend inwoners)
5 tot 10 (per duizend inwoners) 10 of meer (per duizend inwoners)

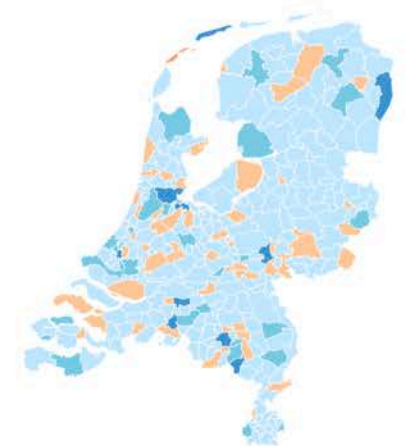
Bevolkingsgroei tussen 2021 en 2035 (prognose)



Minder dan -10 (%) -10 tot -5 (%) -5 tot -2,5 (%) -2,5 tot 2,5 (%) 2,5 tot 5 (%) 5 tot 10 (%)
10 of meer (%)

Bevolkingsontwikkeling, 2024*

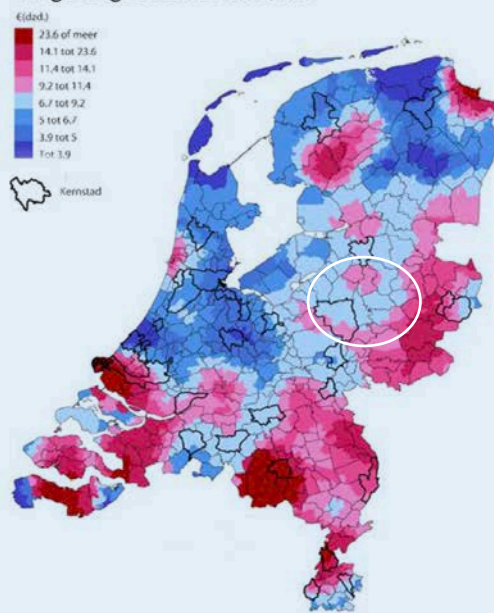
Migratiesaldo



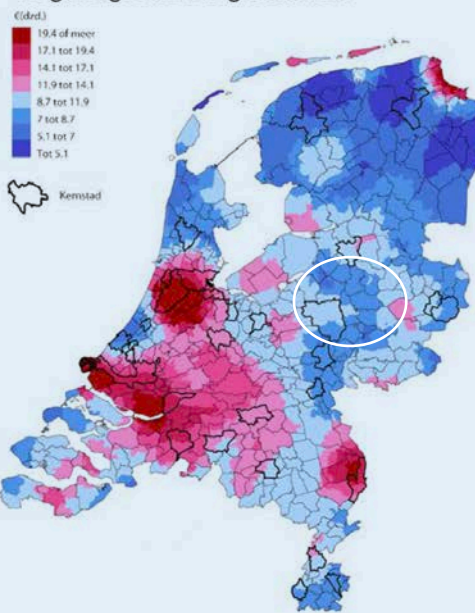
Minder dan -5 (per duizend inwoners) -5 tot 0 (per duizend inwoners) 0 tot 5 (per duizend inwoners)
5 tot 10 (per duizend inwoners) 10 of meer (per duizend inwoners)

Figuur 4 - Toegevoegde waarde van vier hoofdgroepen sectoren op de kaart¹⁴

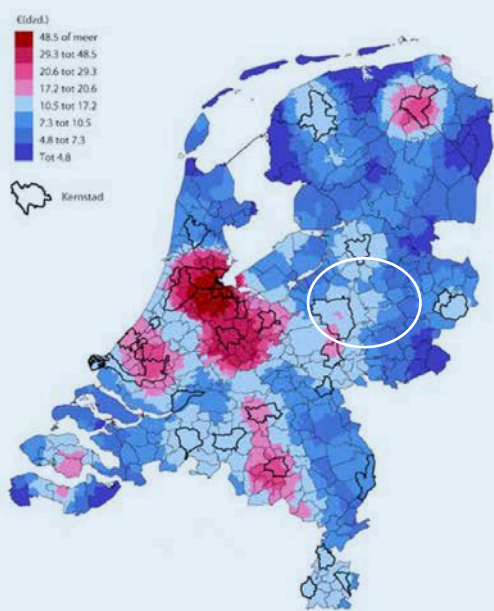
Toegevoegde waarde industrie



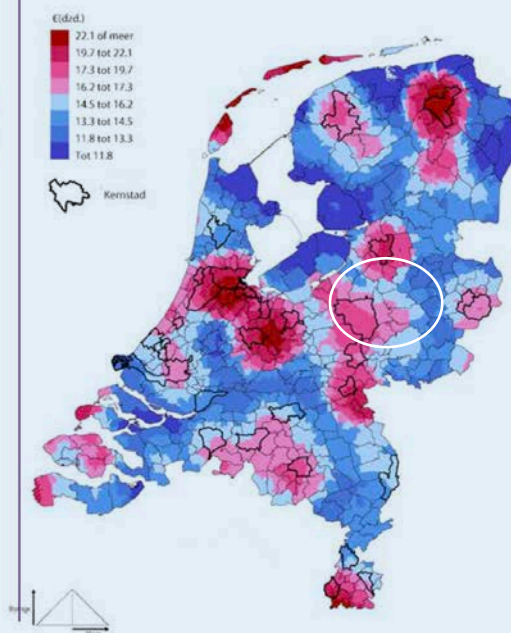
Toegevoegde waarde groothandel



Toegevoegde waarde financieel



Toegevoegde waarde verzorgend



Bron: Stichting Lisa, Bureau Louter 2023

Voorontwerp Nota Ruimte, 2024 (BZK)

- Stedendriehoek strategisch gunstig gelegen, ligt mee op de trend tot concentratie van economie en mensen in (Randstedelijke) steden. Aantrekkelijk woon- en leefklimaat en geven plek aan meer extensieve stedelijke functies en bedrijven.
- Regionale economie blijft echt veelal achter bij de groeiende woonfunctie, resulteert in meer en langere reisbewegingen richting de economische groeigebieden
- Vraagt in Stedendriehoek om een steviger inzet op economische ontwikkeling om in balans te blijven groeien; economische potentie verder verstevigen en samen laten oplopen met groei van aantal woningen en een bijpassend voorzieningenniveau.

Nationaal Programma Ruimte voor Economie, 2024 (EZK)

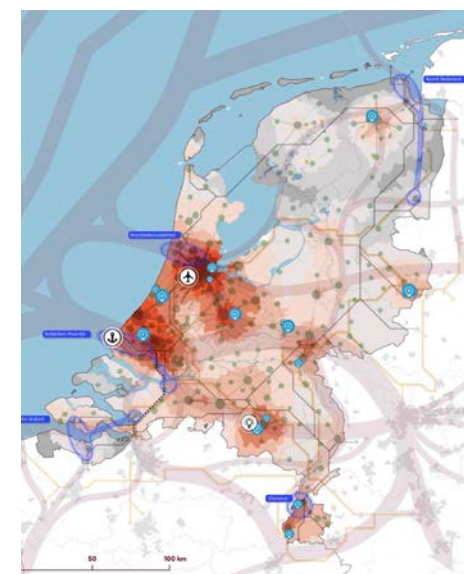
- Groei landelijk economisch ruimtebeslag naar 3% (Stedendriehoek nu: 1,8%)
- Doel 1: inrichten en faciliteren van een circulaire en CO2-neutrale industrie;
- Doel 2: ontwikkelruimte voor kennisclusters;
- Doel 3: inpassing van grootschalige bedrijfsvestigingen;
- Doel 4: goede en betaalbare vestigingsmogelijkheden voor het midden- en kleinbedrijf.

Topsectoren (EZK)

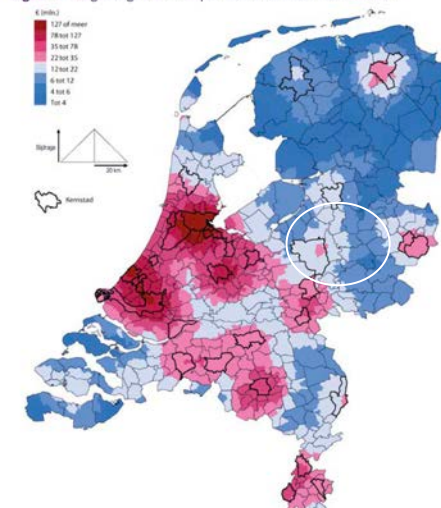
- Agri & Food
- Chemie
- Creatieve industrie
- Energie
- Life sciences & health
- High Tech Systemen & Materialen
- ICT
- Logistiek
- Tuinbouw & Uitgangsmaterialen
- Water & Maritiem

Missiegedreven Innovatiebeleid (EZK)

- Energietransitie
- Circulaire Economie
- Gezondheid & Zorg:
- Landbouw, Water en Voedsel
- Veiligheid



Figuur 2 Toegevoegde waarde per vierkante kilometer in 2022¹⁵



Bron: Stichting Lisa, Bureau Louter 2023

Multimodale bereikbaarheid als voorwaarde voor economische groei

- A1/A50 corridor
- Bevaarbaarheid van de IJssel
- Positie aan North Sea-Baltic corridor
- Goederencorridor Noordoost Europa (GNOE)
- Nieuwe IJsselverbindingen?

Goederentreinen Betuwelijn omgeleid via andere routes

Route	Aantal treinen per dag in 2023	Aantal treinen per dag tussen november 2024 en mei 2026	
		60 weken	20 weken
Betweteroute	115 treinen	100 treinen	0 treinen
IJssellijn	10 treinen	10 treinen	15 treinen
Bentheimroute	25 treinen	30 treinen	50 treinen
Brabanneroute	60 treinen	65 treinen	135 treinen
Internationale reizigerstreinen			

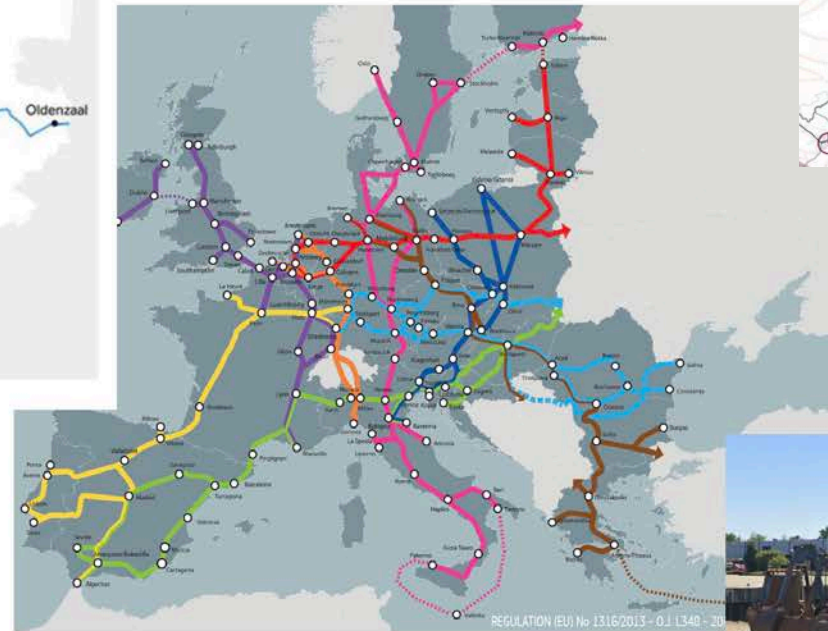


Bron: NOS.nl

Toename aantal goederentreinen op **Goederenrouting Noord Oost Europe (GNOE)** inclusief uitbreiding IJssellijn; geluidshinder en veiligheid

Benutten ligging aan **North Sea – Baltic corridor** (rode lijn) weg, water, spoor en havens. Hogere benutting door geopolitieke spanningen?

Ontwikkeling corridors A1/A50 ?



- Opgaven **bevaarbaarheid van de IJssel** verzekeren en versterken en toekomstig bestendig maken logistiek netwerk
- Significante ruimtelijke impact logistiek en binnenvaart
- Wens nieuwe IJssel-verbindingen Deventer en Zutphen



Benutten kades voor circulaire economie

Regionaal beeld

- Logistiek ecosysteem A1/IJssel
- Onderwijs geconcentreerd in Apeldoorn, Deventer, Zutphen (Saxion Hogescholen, Aventus en het Zone college)

- Regio Stedendriehoek bestaat uit acht gemeenten: Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Heerde, Lochem, Voorst en Zutphen. De driehoek van steden (Apeldoorn, Deventer en Zutphen) is omgeven door landelijk gebied met kleine en middelgrote kernen.
- Twee autoverbindingen lopen dwars door de regio: de A1 (Amsterdam-Hengelo) en de A50 (Arnhem-Zwolle). Deze autosnelwegen zorgen voor uitstekende autoverbindingen in alle windrichtingen. Ook de provinciale wegen N348, N345, N312 en N314 zijn belangrijke vervoersaders.
- De IJssel vormt een belangrijke vaarroute voor de regio, die Deventer, Zutphen, Voorst en Lochem (via het Twentekanaal). Deventer heeft een binnenhaven en sinds kort een barge terminal voor containervervoer (Inland Terminal Deventer). Ook Zutphen, Voorst en Lochem kennen watergebonden bedrijvigheid.
- Via het spoor zijn er snelle verbindingen richting o.a. Utrecht, Zwolle, Hengelo en Arnhem. In de stationsgebieden van Apeldoorn, Deventer en Zutphen is een ontwikkelopgave naar een gemengd stedelijk gebied met ruimte voor een mix van werken, campussen, voorzieningen, onderwijs en wonen.
- Het middelbaar en hoger beroepsonderwijs is geconcentreerd in de steden Apeldoorn, Deventer en Zutphen, met Saxion Hogescholen, Aventus en het Zone college (beroepsonderwijs). De regio huisvest een theologische universiteit in Apeldoorn.

Regional Economie van de Toekomst, doelen voor 2030 (Regio Stedendriehoek)

- Ruimte voor werk door uitbreiding van bedrijventerreinen
- Toekomstbestendige bedrijventerreinen en werklocaties
- Een veerkrachtige arbeidsmarkt
- Logistiek ecosysteem A1/IJssel
- Kweekplaatsen voor groene, digitale en impactvolle groei in het MKB

Atlas Regio Stedendriehoek (MUST / Regio Stedendriehoek)

- Economie en veelzijdig en innovatief
- Sectoren: gezondheidszorg, groot- en detailhandel, industrie
- Verduurzamen economie is tophema incl. circulaire economie
- Belang clustering, bereikbaarheid en nabijheid (praktijk)onderwijs
- Project Circulaire Bedrijventerreinen (onderdeel RegioDeal)

Krachtig MKB (Regio Stedendriehoek)

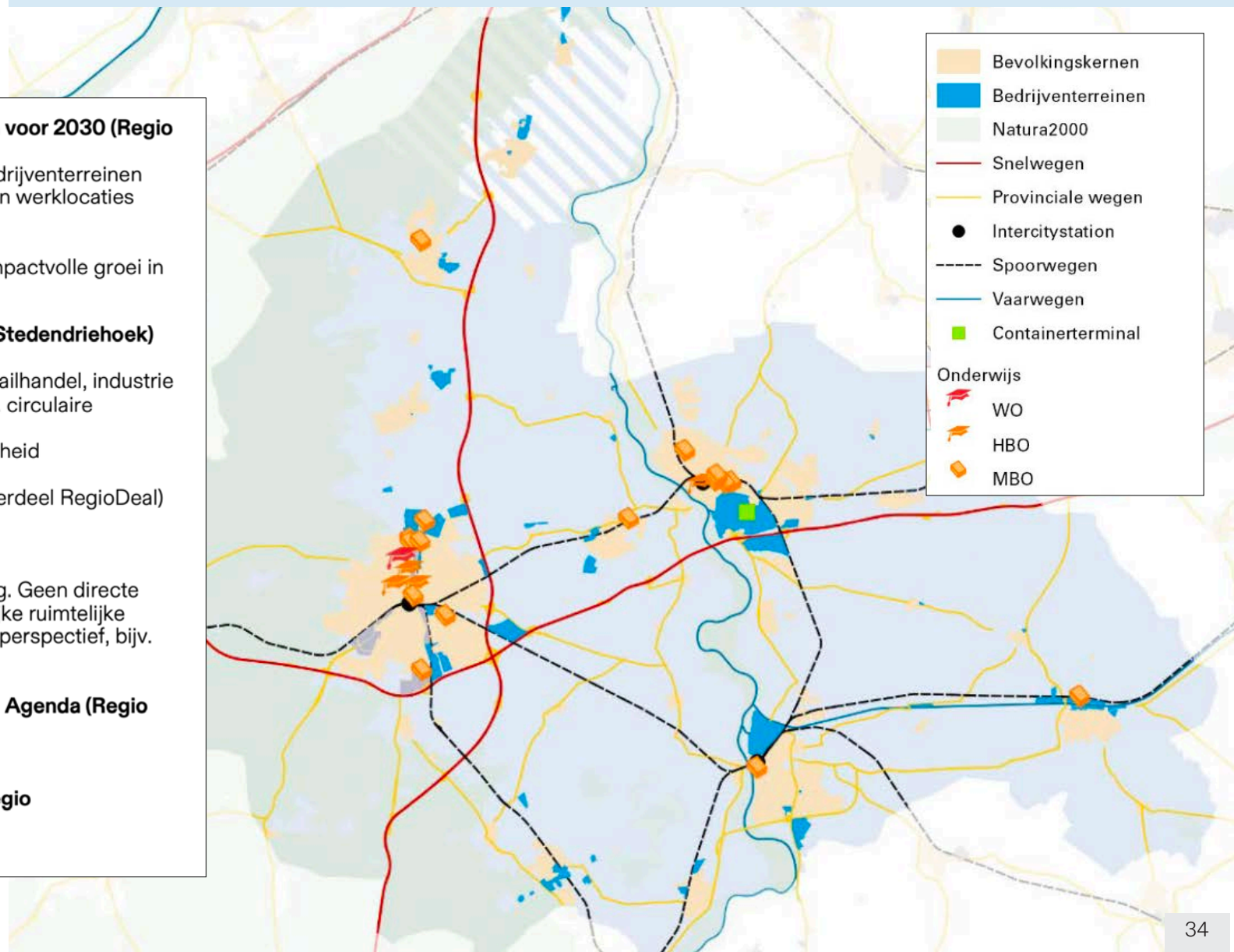
MKB vraaggericht spreken over ondersteuning. Geen directe invloed op Ontwikkelperspectief, maar mogelijke ruimtelijke wensen MKB in data meenemen in Ontwikkelperspectief, bijv. kansen voor groei en netcongestie

Veerkrachtige arbeidsmarkt / Human Capital Agenda (Regio Stedendriehoek)

Opgevraagd bij de regio

Economische Propositie Stedendriehoek (Regio Stedendriehoek)

In ontwikkeling



Strategische keuzes uit ruimte-economische bouwstenen

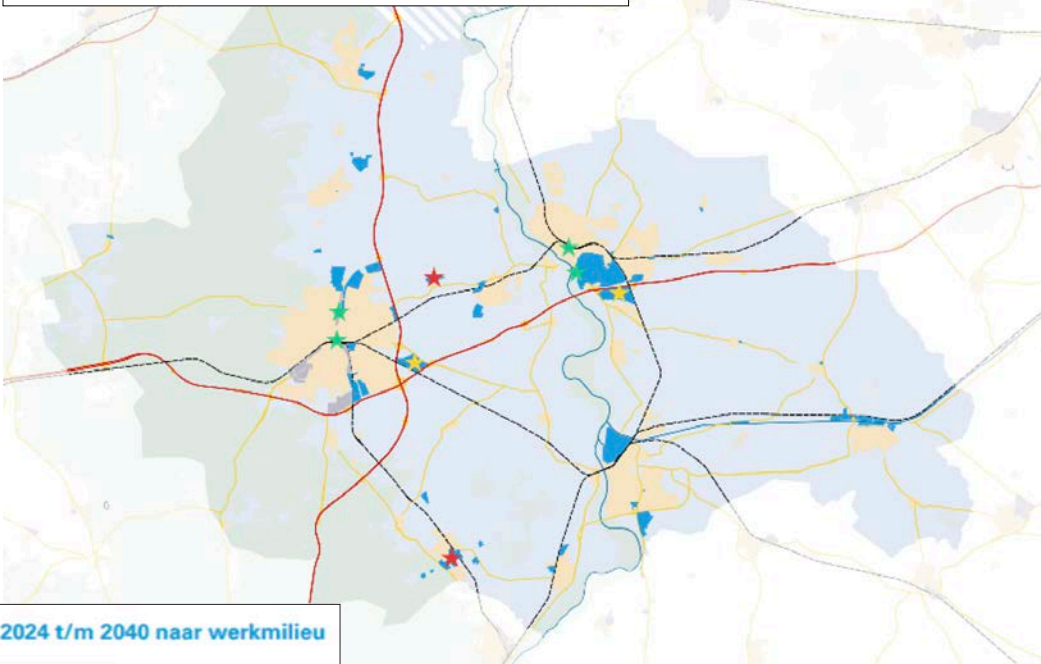
(Stec Groep / Regio Stedendriehoek)

- Focus op maakindustrie met ruimte voor hoogwaardige kenniseconomie
- Doorlopen transitie: energie, grondstoffen/circulair, digitalisering, landbouw- en voedsel
- Primair gericht op ontwikkeling van lokale en regionale economie
- Faciliteren grootschalige vraag op goed bereikbare plekken
- Beschermen ruimte voor werk, economie en inkomen
- Economische ontwikkeling moet minimaal gelijk opgaan met groei van aantal inwoners
- Extra ruimte voor economie biedt kans voor kwaliteit en betere leefbaarheid

Tabel 1: Ruimtelijk-economisch belang bedrijventerreinen regio Stedendriehoek

		
4.500 bedrijfsvestigingen	80.000 banen	1.970 hectare bruto
Circa 10% van de in totaal 43 duizend bedrijfsvestigingen	Circa 34% van de in totaal 234 duizend banen	Circa 1,8% van de totale oppervlakte ⁵

Bron: IBIS Gelderland (2024), PWE (2022), bewerking Stec Groep (2024).



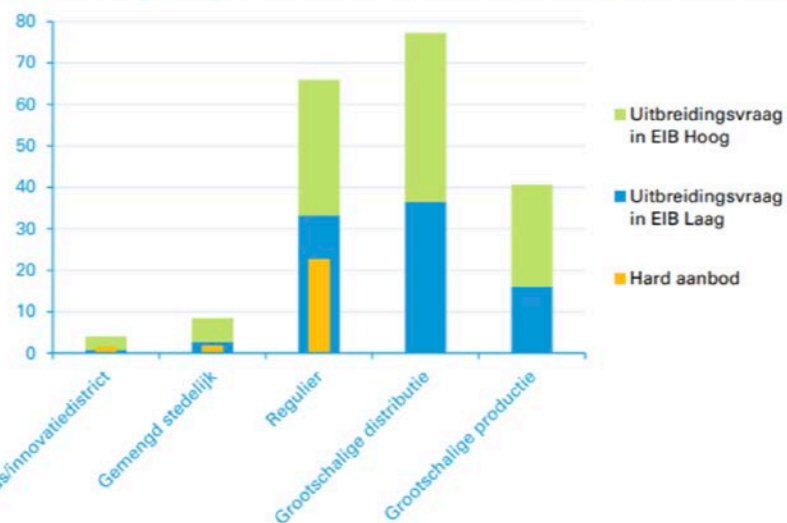
Toplocaties Stedendriehoek

- ★ Cluster
- ★ Campus
- ★ Regionaal bedrijventerrein

Toekomstige vraag en aanbod werklocaties is niet in balans

- **Totale ruimtevraag 129 tot 236 ha, planaanbod in 2024 was 26 ha**
- Gros van de ruimtevraag komt uit logistiek en groothandel.
- **Grootste tekorten op bedrijventerreinen voor grootschalige distributie, grootschalige productie en regulier bedrijventerrein**
- Groei MKB vooral in de bouw, handel en reparatie
- In Brummen, Lochem, Epe niet of nauwelijks hard plan aanbod om in hun groei te kunnen voorzien
- **Kwalitatieve opgave: voldoende hectares nodig met een hoge milieucategorie (HMC), zeker ook met oog op ontwikkeling circulaire economie.**

Figuur 2: Uitbreidingsvraag-aanbodconfrontatie in 2024 t/m 2040 naar werkmilieu



Tabel 4: Totale ruimtevraag regio Stedendriehoek in hectare netto

Type vraag	2024 t/m 2030	2031 t/m 2040	2024 t/m 2040
Uitbreidingsvraag	55 tot 116	34 tot 80	89 tot 196
Vervangingsvraag	20	20	40
Totaal	75 tot 136	54 tot 100	129 tot 236

Bron: Behoefteraming bedrijventerreinen regio Stedendriehoek, Stec Groep (2023).
Update: Stec Groep (2024)



Opgehaalde vragen voor het thema economie

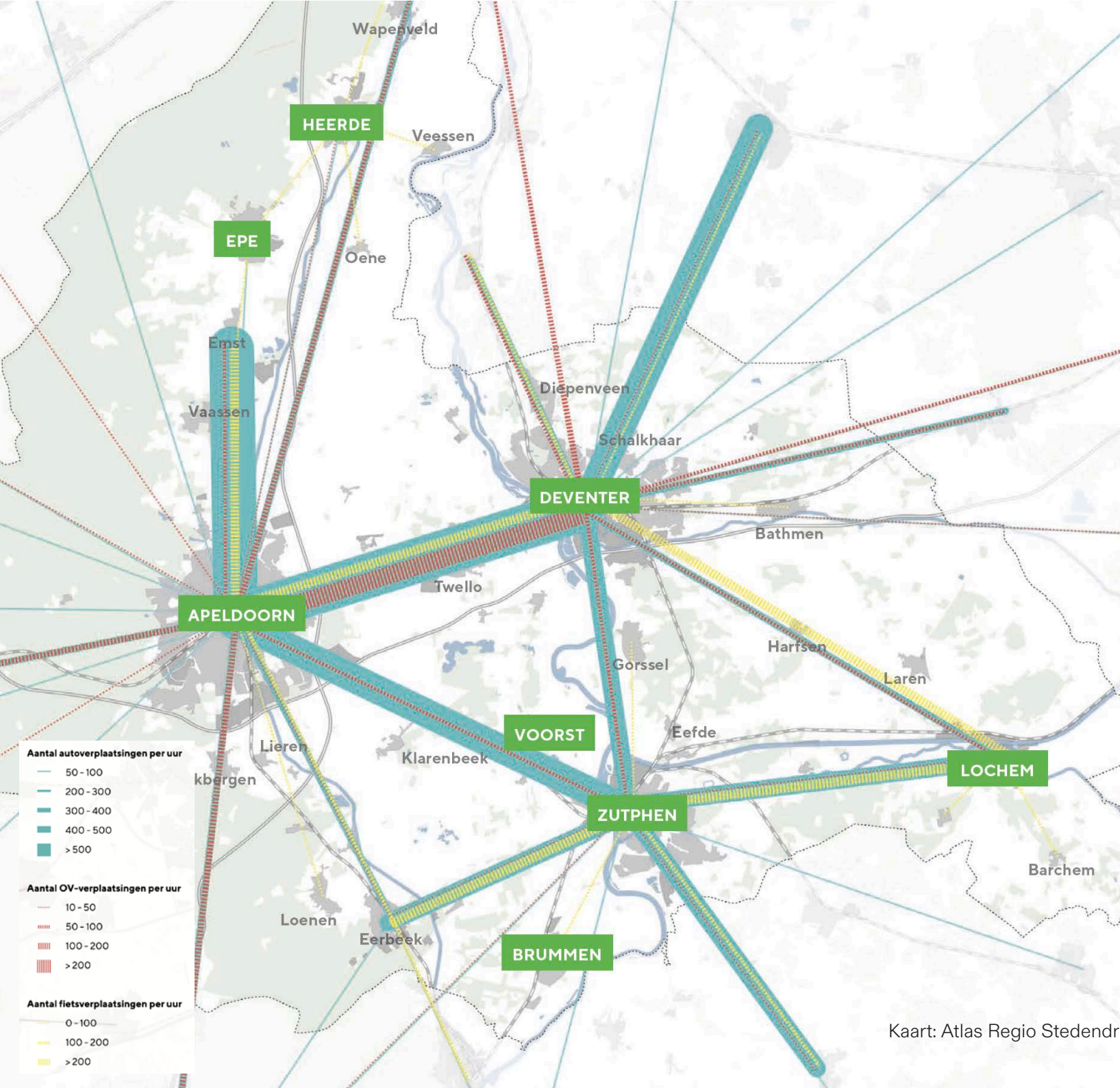
Vragen aan de analyse

- Onderzoek **demografische ontwikkelingen en pendelstromen**, wat zegt dit over de strategische keuze dat economische ontwikkeling minimaal gelijk moet opgaan met de groei van het aantal inwoners?
- Wat is de verhouding tussen **stuwende en verzorgende banen** en de daarmee samenhangende woon-werk dynamiek?
- In hoeverre sluit het toekomstige economisch profiel aan bij de **opleidingen** in en buiten de regio en wat betekent dit voor het (uitbreiden van het) onderwijsaanbod?
- Wat is de ruimtelijk-economische impact de **circulaire economie** en wat betekent dit voor het kwalitatieve aanbod aan werklocaties (inclusief HMC)?

Vragen richting de Variantenstudie en ontwerpfasen

- Wat vraagt de economie van de toekomst? Welke **ruimtelijk- economische impact hebben geopolitieke verschuivingen** op bijvoorbeeld veiligheid, defensie en de (Europese) maakindustrie en hoe kan de regio hierop anticiperen en accommoderen?
- Welke impact hebben **andere verdienmodellen in de landbouw** op de lokale en regionale economie en ruimtevraag?
- Wat is er nodig om de **IJssel, verbindingen over de IJssel en ligging aan de North-Baltic corridor** economisch beter te benutten?
- De toekomstige ruimtevraag is veel hoger dan het aanbod, **op welke werklocaties ligt ruimte om te intensiveren?**
- Hoe kunnen **HMC-terreinen** behouden en optimaal benut worden?
- Kan de Stedendriehoek **(boven)regionale ruimtevraag** accommoderen en zo ja, hoe en waar?

Mobilität



Eerste bevindingen mobiliteit

- **Basiskennis over mobiliteit en bereikbaarheid van de regio is grotendeels bekend:**
 - *Brede Verkenning mobiliteit (2024);*
 - *Fietsvisie 2024-2040;*
 - *Mobiliteitsagenda 2023-2027;*
 - *Bereikbaar wonen in Gelderland (provincie, 2024);*
 - *Verkenning bereikbaarheid en mobiliteit (2022).*
- **Daily Urban System. Externe verbondenheid op oost-west as én noord-zuid.** De Bandstad is voor Stedendriehoek even relevant als de Randstad.

Kaart: Atlas Regio Stedendriehoek (2023)

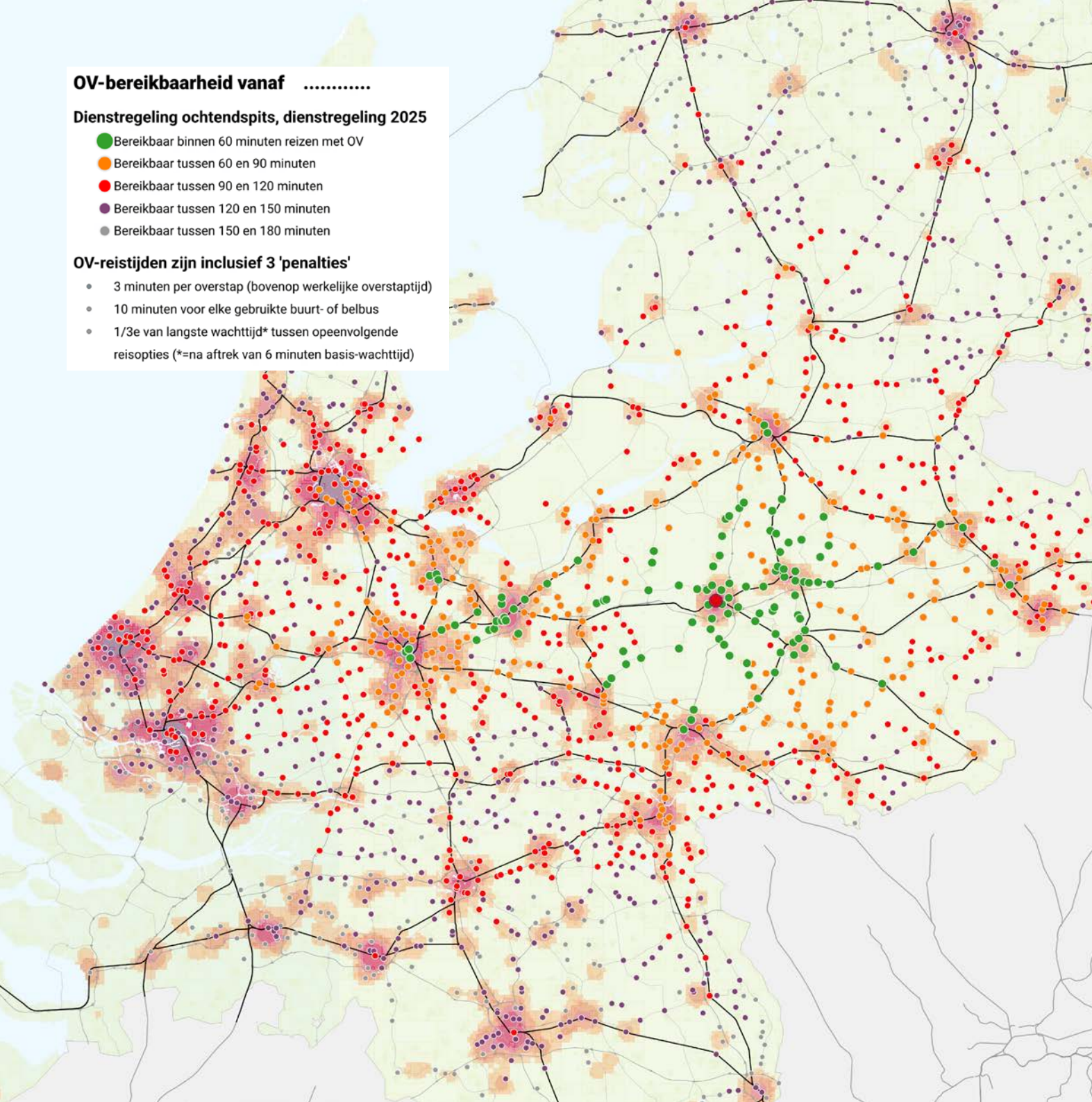
OV-bereikbaarheid vanaf

Dienstregeling ochtendspits, dienstregeling 2025

- Bereikbaar binnen 60 minuten reizen met OV
- Bereikbaar tussen 60 en 90 minuten
- Bereikbaar tussen 90 en 120 minuten
- Bereikbaar tussen 120 en 150 minuten
- Bereikbaar tussen 150 en 180 minuten

OV-reistijden zijn inclusief 3 'penalties'

- 3 minuten per overstap (bovenop werkelijke overstaptijd)
- 10 minuten voor elke gebruikte buurt- of belbus
- 1/3e van langste wachttijd* tussen opeenvolgende reisopties (*=na aftrek van 6 minuten basis-wachttijd)

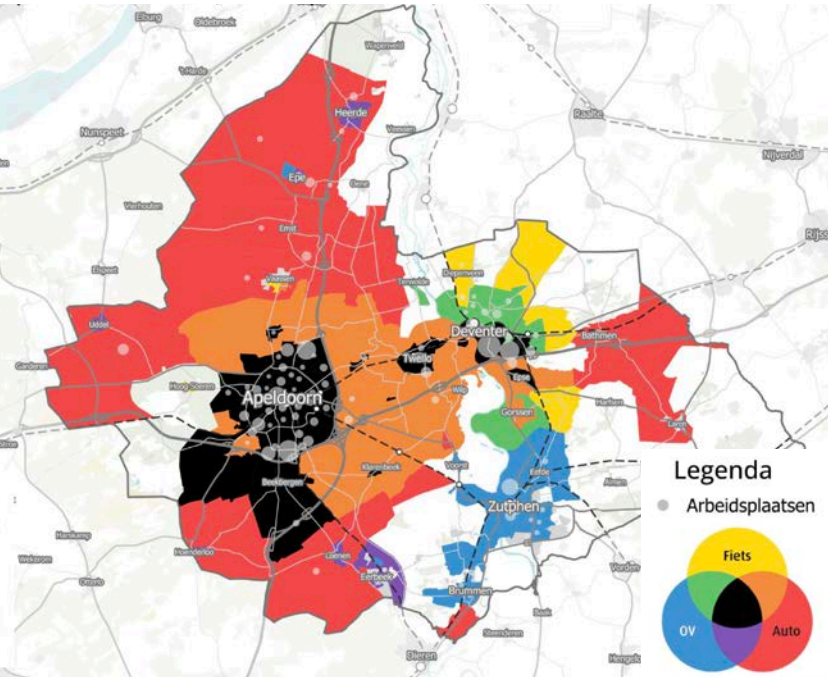


OV-bereikbaarheid

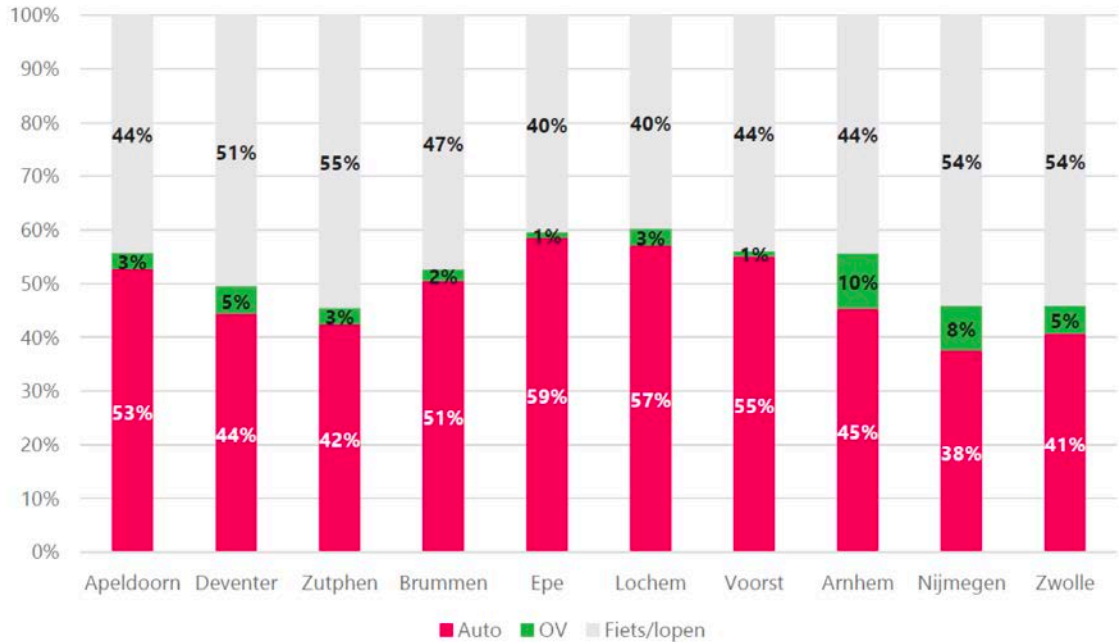
- Binnen 1 uur reizen met het openbaar vervoer kom je zowel in Zwolle, Utrecht-Amersfoort, Twente en Arnhem-Nijmegen. De OV-bereikbaarheidskaart brengt de kracht van de regio Stedendriehoek in beeld.
- Binnen 2 uur reizen valt vrijwel heel stedelijk Nederland te bereiken. Van Groningen, tot Den Haag, Leeuwarden en Eindhoven.

Meeste banen binnen bereik (top 50% combi)

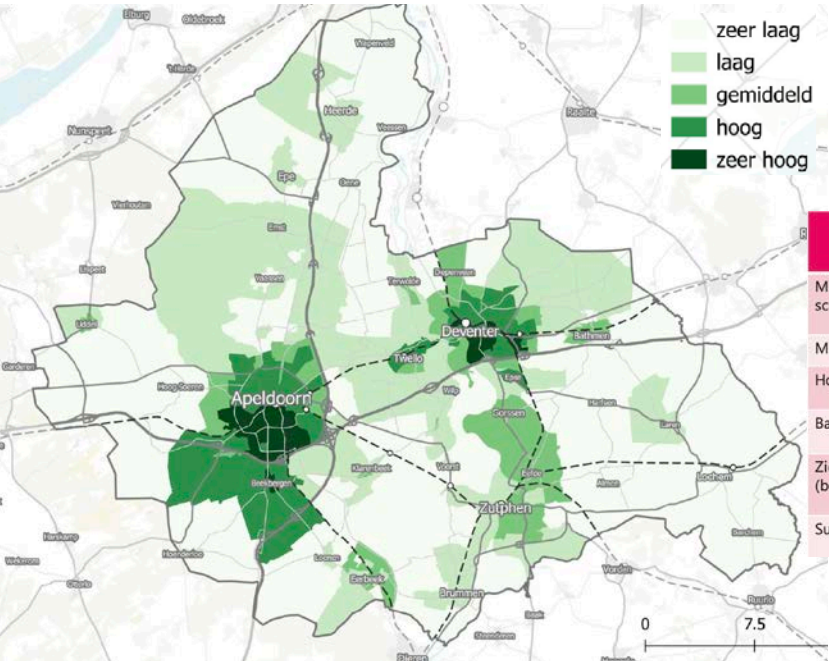
Bron: Mobiliteitsspectrum Nederland (ochtendspits)



Modal split per gemeente



Bereikbaarheid Stedendriehoek



Gehanteerde definitie voor acceptabele reistijd

	Maximale acceptabele reistijd per fiets	Maximale acceptabele reistijd per OV	Maximale acceptabele reistijd per auto	Tijd van de dag
Middelbare school	30 min	30 min	n.v.t.	Ochtendspits
Mbo	30 min	30 min	30 min	Ochtendspits
Hoge scholen	30 min	30 min	30 min	Ochtendspits
Banen	Afstand vervalcurve	Afstand vervalcurve	Afstand vervalcurve	Ochtendspits
Ziekenhuizen (bezoek)	15 min	45 min	30 min	Restdag
Supermarkt	10 min	15 min	10 min	Restdag

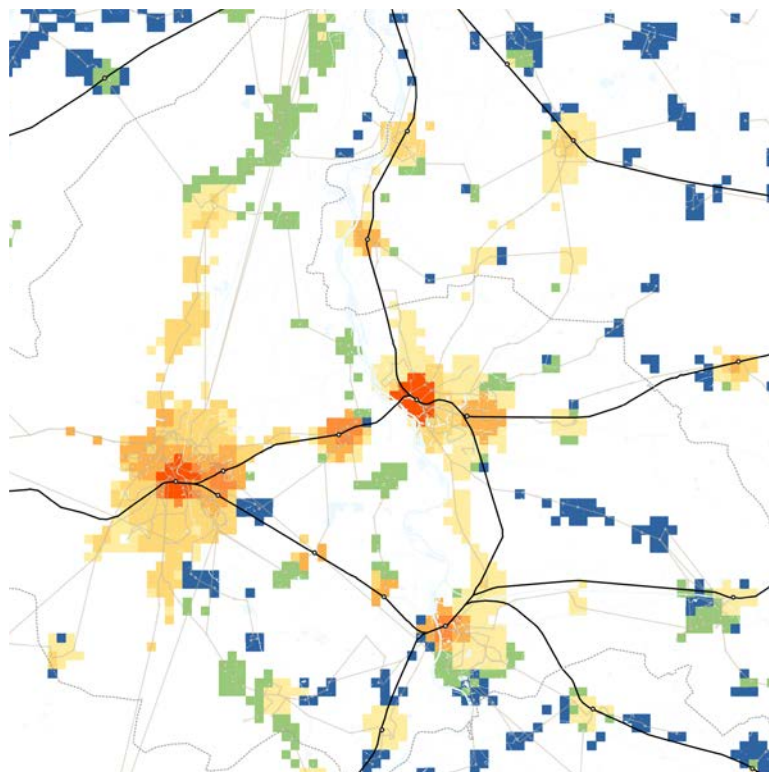
Bereikbaarheid en modal split

- Stedelijk gebied Deventer, Apeldoorn, Zutphen multimodaal bereikbaar in regio en grotere verbanden. Apeldoorn beste ligging, dan Deventer, dan Zutphen. Daarbuiten: fiets in het dorp, verder auto dominant.
- Redelijk gemiddelde modal split, met stedelijk wat hoger fiets- en OV gebruik. Opvallend laag OV en fietsgebruik in Apeldoorn.

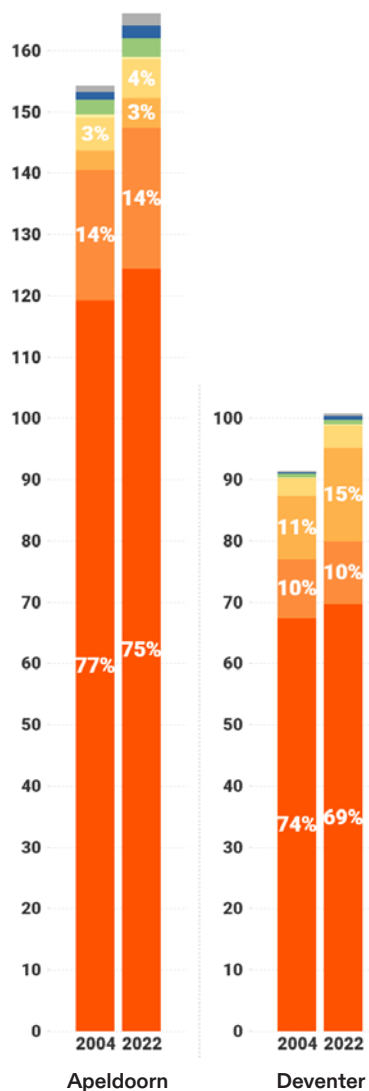
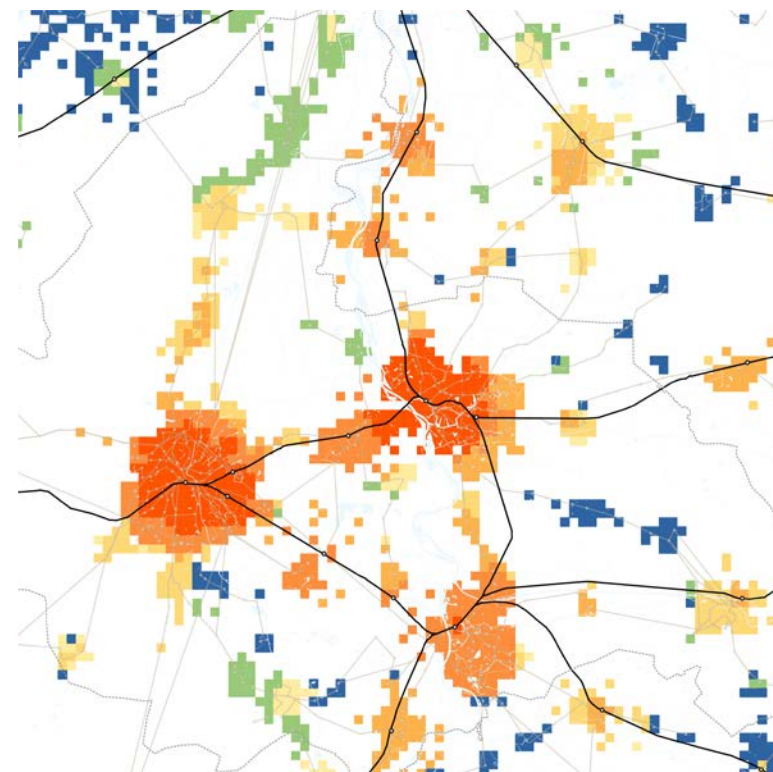
Kansen voor de fiets

- Veel plekken in Apeldoorn, Deventer, Zutphen en Voorst liggen op fietsafstand van een hoogwaardige OV-halte.

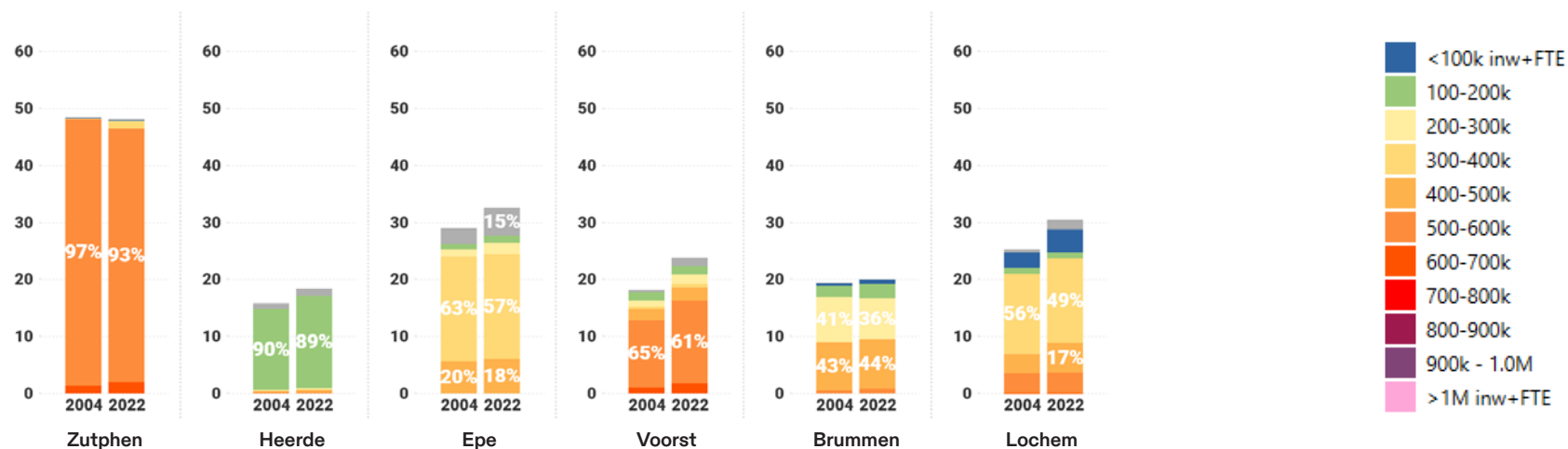
OV-bediening, lopend naar halte



OV-bediening, inclusief fiets naar trein



Aantal inwoners per niveau van OV-bediening inclusief fiets naar trein



Effect van verstedelijking (+40.000 woningen) op vervoerswijzekeuze en doorstroming wegennet

- **Verkeersontwikkeling naar 'autonoom' 2040 minimaal even groot als bij onderzochte extra verstedelijking.** Open vraag is wat die ontwikkelingen bevat en in hoeverre de regio daar (samen met het Rijk) invloed op kan uitoefenen.
- **Er is een duidelijk verschil in mobiliteitsuitkomst tussen het meest stedelijke en meest landelijke ontwikkelscenario.** Meest stedelijke geeft nauwelijks belasting van hoofdnetwerk auto, bij meest landelijke scenario substantiële effecten op noord-zuid en oost-west.
- Mobiliteitstransitie maatregelen (potentie 5%-15% minder auto), zijn aanzienlijk effectiever in combinatie met een stedelijk ontwikkelscenario.
- **Effecten op de (multi)modale bereikbaarheid van de ontwikkelscenario's zijn niet gerapporteerd.** Studie gaat met name over het netwerk en over knelpunten.

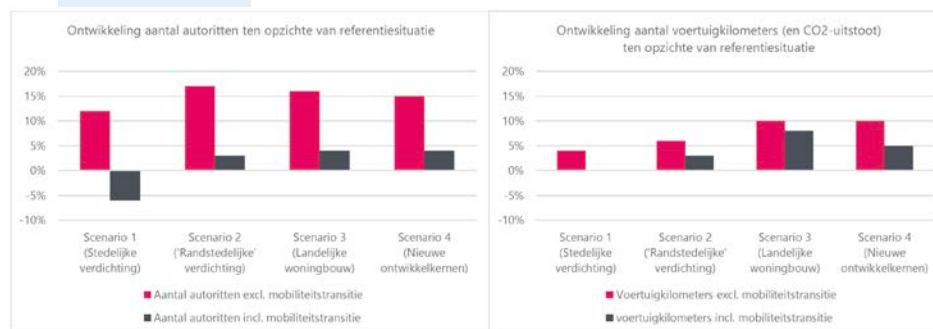
Gebruik van de weg (intensiteiten)



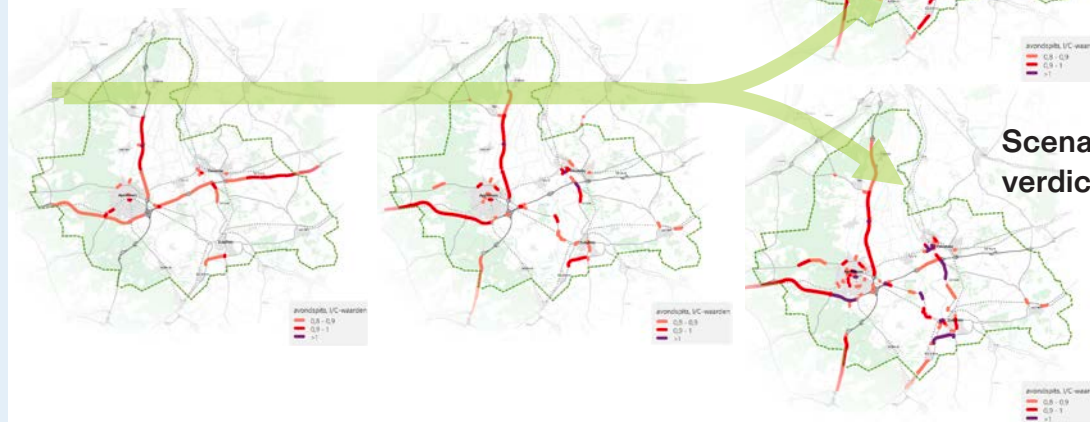
Scenario landelijke woningbouw

Scenario stedelijke verdichting

Scenario landelijke woningbouw



Doorstroming (intensiteit/capaciteit)



Scenario stedelijke verdichting



Opgehaalde vragen voor het thema mobiliteit

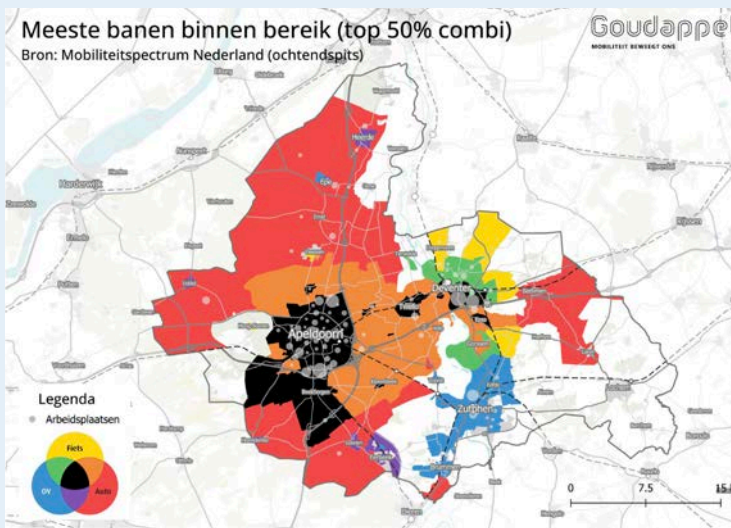
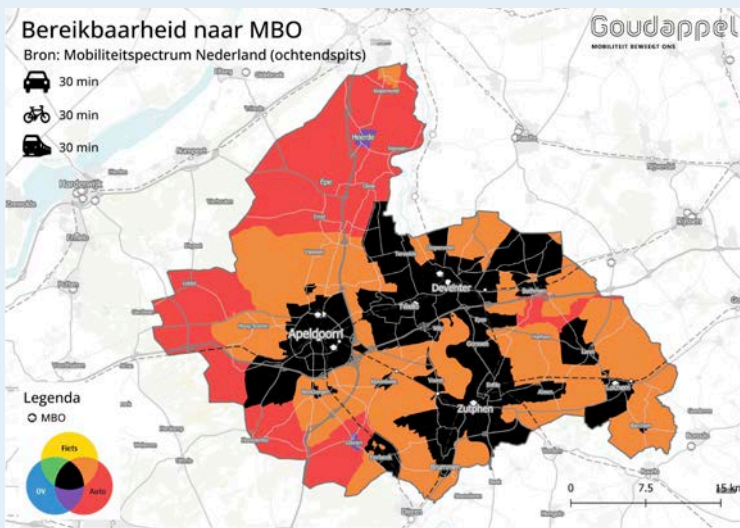
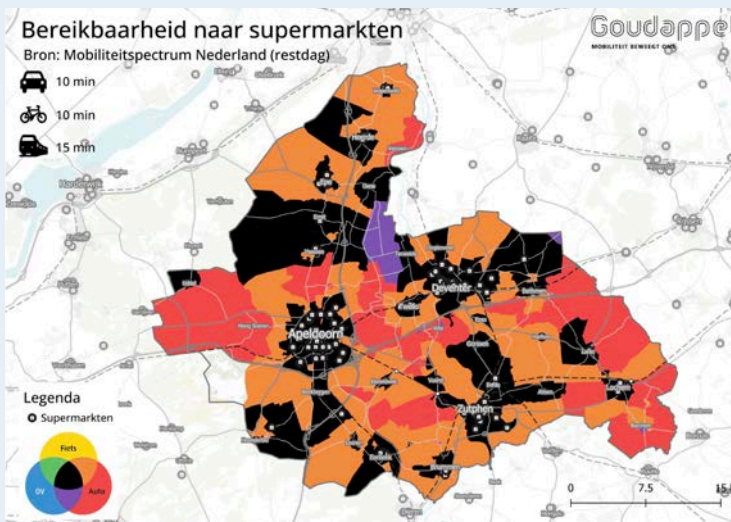
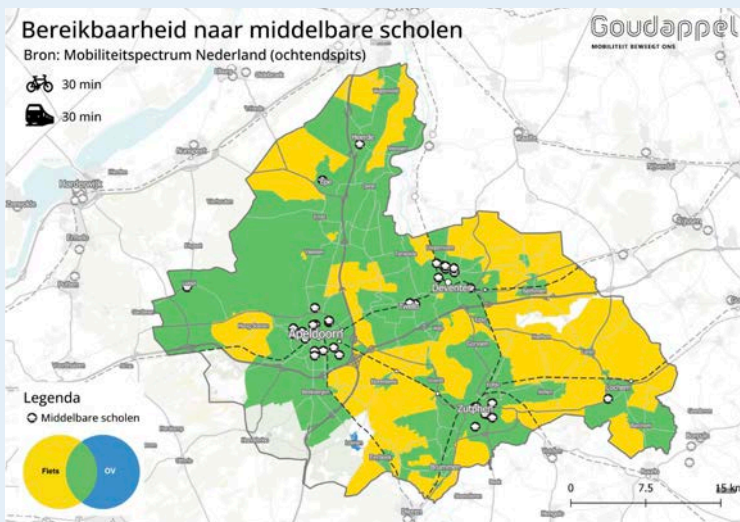
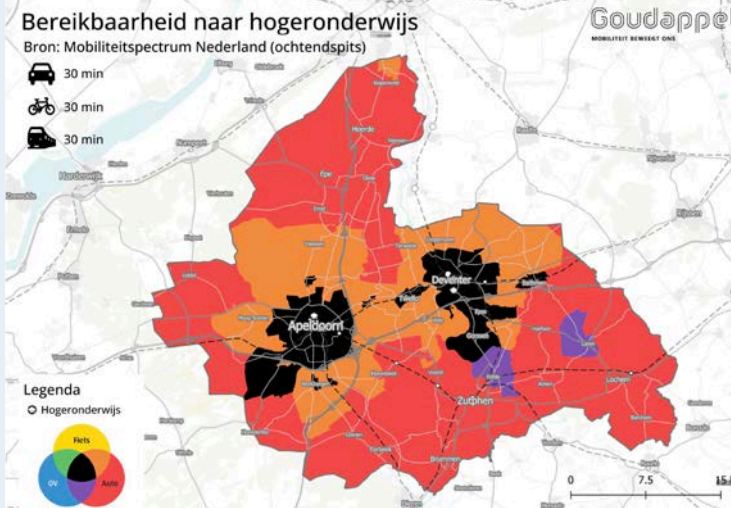
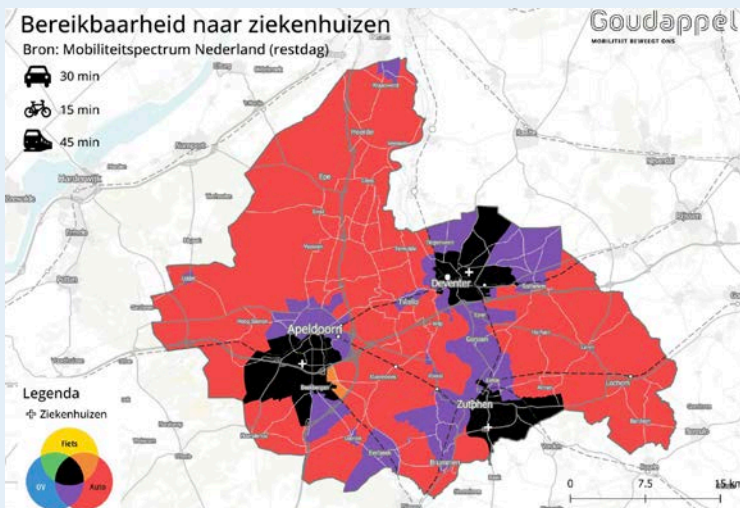
Vragen aan de analyse

- **Waar is ruimte binnen de bestaande infrastructuur** voor de mobiliteit van nieuwe ontwikkelingen?
- **Welke mate van bereikbaarheid** is cruciaal voor de regionale ambities? En waar/wanneer/voor welke vervoerswijze kunnen we een lager niveau van bereikbaarheid accepteren?
- **Wat is het aandeel van de regio (en groei van de regio) in belasting van de hoofdnetwerken?** Wat doen aanpalende verstedelijkende regio's hierin? Wat is daarin de betekenis van de ontwikkeling van de Bandstad (Nota Ruimte)? En wat zijn sowieso de drivers voor mobiliteitsgroei die in de basisprognose zitten?
- **Wat doen benchmark steden** in vervoerswijzekeuze en mobiliteits transitie?
- **Hoe ziet de historische ontwikkeling van mobiliteit eruit** in de drie steden en regio's (tellingen, OVIN)?
- **Welke knelpunten (multimodaal) zijn er** op belangrijkste relaties in het Daily Urban System?

Vragen richting de Variantenstudie en ontwerp casussen

- **Hoe bereikbaarheid van de stad (vanuit de dorpen) organiseren** in context mobiliteitstransitie?
- **Wat nodig (o.a. qua kosten) voor een stedelijke mobiliteitstransitie** en wat is de potentie daarvan (in scenariostudie uit 2022 ingeschat op 5 procentpunten)?
- **Welke perspectieven zijn er voor (inter)nationaal goederenvervoer** over het spoor en wat is de impact daarvan op mogelijkheden verstedelijking en de bereikbaarheid van de Stedendriehoek?
- **Wat is haalbaarheid dorpse mobiliteitstransitie / dorpse ontwikkellocaties met duurzame mobiliteit?** Kan dat in context sprinterstation of BRT verbinding?

Voorzieningen



Eerste bevindingen voorzieningen

- Huidige bereikbaarheid van zes basisvoorzieningen bekend. Merendeels prima op peil. In kernen op +5 km afstand van Deventer, Apeldoorn, Zutphen zijn bovenlokale voorzieningen niet per fiets bereikbaar. In rapportages is hier geen conclusie over getrokken maar eerste indruk is dat dit prima op peil is.

Veronderstelde dilemma is vooral:

- Of inzet op versterkt aanbod in stedelijke centra, met daarin specialisatie zodat totale aanbod omhoog gaat, vooral ook van topvoorzieningen.
- Of inzet op regionale spreiding. Daarmee basis overal beschikbaar maar grotere schaalniveau voorzieningen komen onder druk/ontwikkelen zich minder. Voor stedelijke voorzieningen dan vooral naar Zwolle, Arnhem en Utrecht.

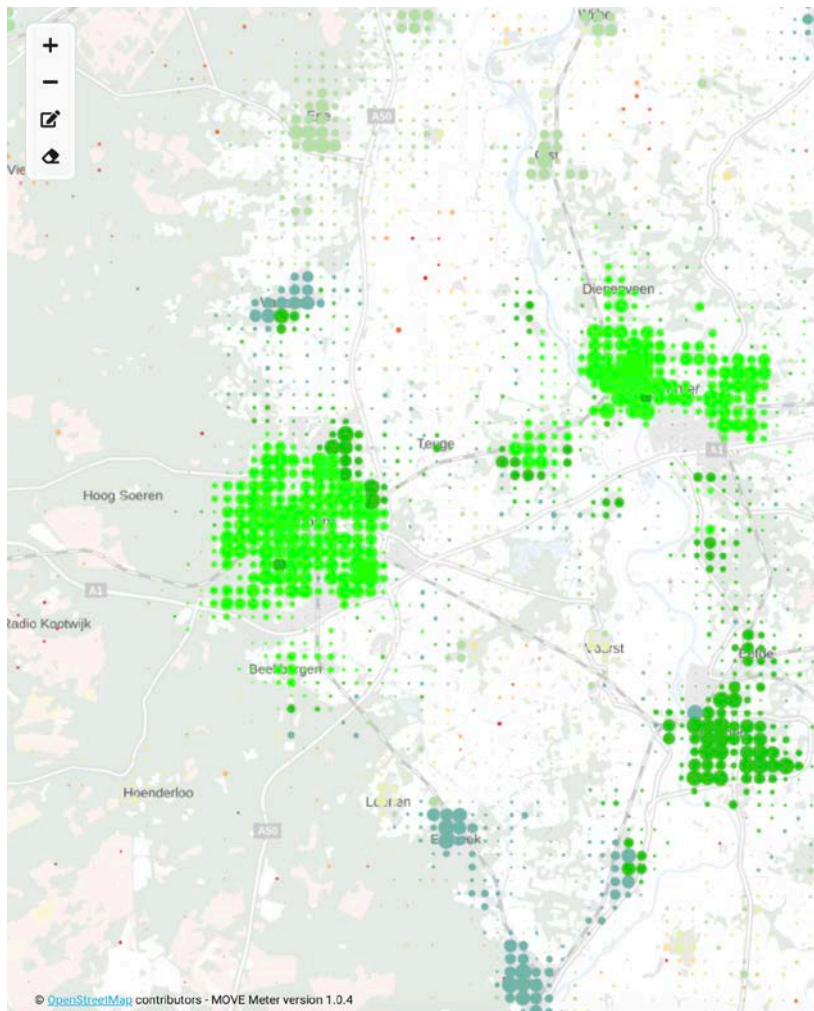


Bereikbaarheid op peil

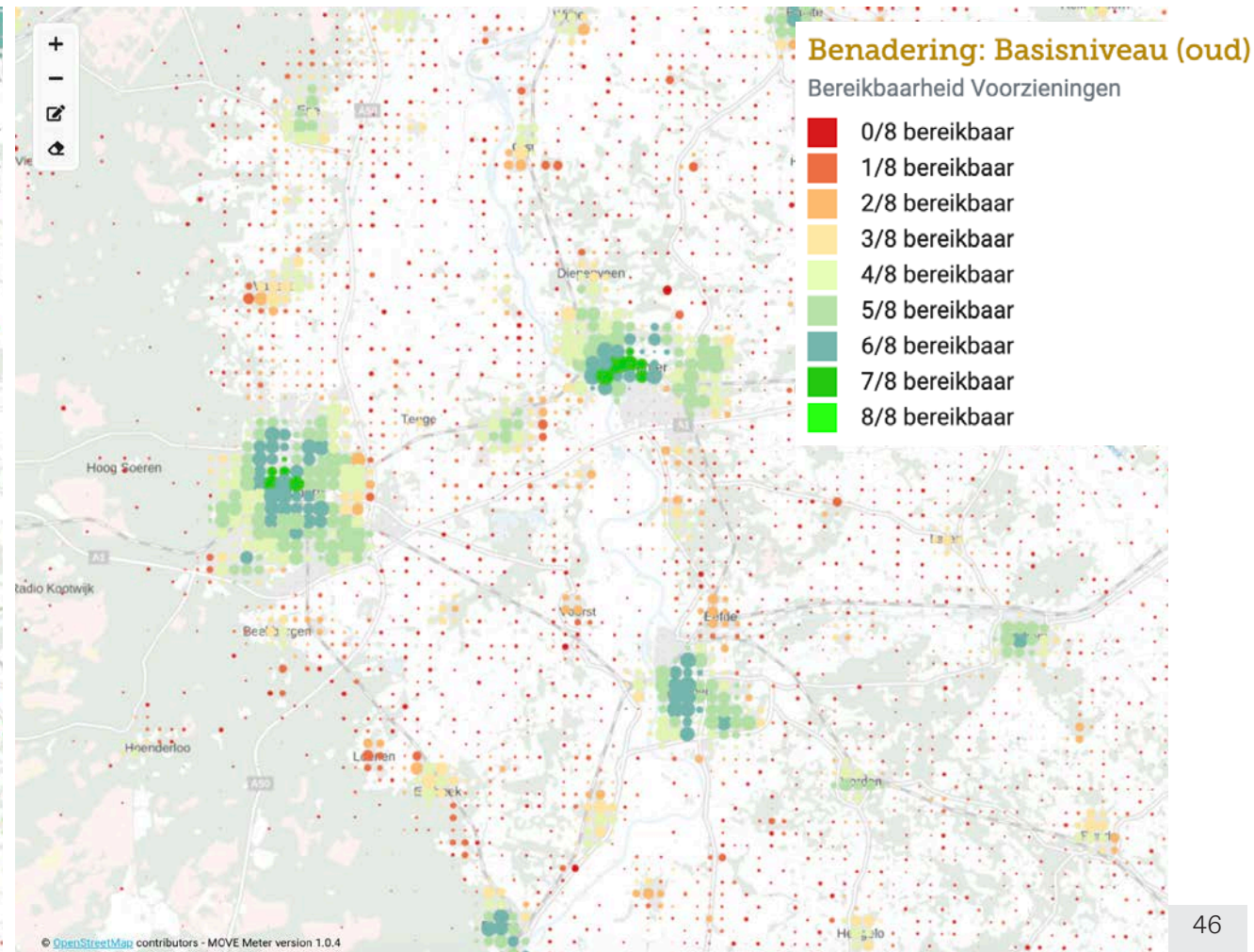
Kabinetsstandpunt over bereikbaarheid
behouden en verbeteren



Basisniveau 8 voorzieningen - Fiets



Basisniveau 8 voorzieningen - Lopen





Opgehaalde vragen voor het thema voorzieningen

Vragen aan de analyse

- **Indruk is dat stedelijk voorzieningenniveau Deventer en Apeldoorn achterblijft** voor jongeren en jong-volwassenen. Kunnen we dat staven?
- **Wat zijn te koesteren topvoorzieningen in de regio?** Wat nodig die vast te houden?
- **Wat zijn de belangrijkste trends voor voorzieningen?** Waar moeten we rekening houden met opschaling, centralisatie, digitalisering of anderszins externe trends die ruimtelijk en in voorzieningenaanbod effect hebben.
- **In hoeverre zorgt verstedelijking voor een opgave in uitbreiding voorzieningen?** Hypothese; in grootste deel regio en voor grootste deel voorzieningen is toevoeging prettig voor draagvlak, maar in andere gevallen juist opgave om extra voorzieningen te creëren.
- **Wat is positie en trend voor de grote bepalende regionale voorzieningen.** Staat het onder druk? Wordt er goed samengewerkt? Liggen er kansen? Dit gaat over: hoger onderwijs aanbod Stedendriehoek, ziekenhuizen en cultuuraanbod (schouwburg, festivals, ...)
- **Wat is omvang, typologie en trend van toerisme in de regio?** Welke voorzieningen zijn essentieel voor die economie?

Vragen richting de Variantenstudie en ontwerpfasen

- **In hoeverre is uitbreiding van de dorpen gerelateerd aan overeind houden voorzieningenniveau?**
- **Welke bijdrage kan verstedelijking leveren aan (boven)regionale topvoorzieningen & breed stedelijk voorzieningenaanbod?** Denkrichting is naast massa ook sterkere specialisatie/aanvullendheid in de steden (agglomeratie).
- **Welke ruimtebehoefte (kwaliteit en kwantiteit) nodig voor recreatie (eigen) en toerisme (extern)?**
- **Welke sturingsmogelijkheden zijn er op voorzieningenaanbod/nabijheid op de verschillende schaalniveaus** (hebben we eigenlijk wel invloed, hoe kunnen we invloed krijgen)?



Op weg naar het ontwikkelperspectief

Voorliggend document is een tussenstand. Het wordt nog verder verrijkt en verdiept. En het staat aan de basis van een maakdag waarin we de materie doorleven en aanscherpen met de ambtelijk betrokkenen.

Top 5 vraagstukken naar aanleiding van dit document

- In de omringende regio's (Utrecht-Amersfoort, Arnhem-Nijmegen, Foodvalley, Zwolle, Twente) wordt een fors groeiprogramma (+30-40%) geconcentreerd ingezet voor een stedelijke kwaliteits- en transformatieopgave. Dit om jongeren/talent te behouden en om een mobiliteitstransitie in te zetten naar meer OV en fiets, en minder auto. Hoe gaat de Stedendriehoek zich hiertoe verhouden? Is de hefboomwerking van 40.000-48.000 woningen (+20%-25%) voldoende om tegenwicht te bieden aan de stedelijke kwaliteitssprong in de buurregio's? En om jongeren voor de regio te behouden?
- Waar levert de hefboom van 14.000 nieuwe woningen de meeste maatschappelijke meerwaarde op? (mede in relatie tot opgaven water, natuur, groen, energie, economie, voorzieningen en mobiliteit). En komen de 26.000 al geplande woningen vanuit regionale meerwaarde gezien op de goede plek terecht? Zo niet, valt daar nog op bij te sturen?
- Wat is het toekomstig economisch profiel van de regio, mede in relatie tot de toekomst van de goederencorridors (A1/A50, IJssel, North Sea Baltic corridor / GNOE). Hoe kan de grote groeivraag in hectares geacomodeerd worden?
- Hoe bereikbaarheid van de Stedendriehoek organiseren in context van een transitie naar duurzame mobiliteit? Wat is de potentie van een stedelijke mobiliteitstransitie hierin? En waar liggen de kansen voor de stationsgebieden en kleinere kernen?
- Welke bijdrage kan verstedelijking leveren aan (boven)regionale topvoorzieningen en een breed regionaal voorzieningenaanbod? Kan hier op gestuurd worden?



**STUDIO —
BEREIKBAAR**

KW Koöperatieve
Architekten
Werkplaats

B **BUREAUBUITEN**
economie & omgeving