

Notitie inzichten op weg naar het Ontwikkelperspectief 2050

Datumversie: 12 december 2025
 Opgesteld door: Coördinatieteam en team Inhoud & Producten Ontwikkelperspectief (review Klankbordgroep)
 Bestemd voor: Directeuren Overleg Rijk-Regio Stedendriehoek 12 december 2025
 Bestuurlijk Overleg Rijk-Regio Stedendriehoek 19 december 2025

LEESWIJZER

Deze notitie bevat de eerste inzichten over het jaar 2025 o.b.v. de uitgevoerde onderzoeken als tussenstap naar Ontwikkelperspectief. Het document beschrijft allereerst kort het proces (procesdeel), vervolgens gaat het in op de inhoudelijke conclusies (inhoudelijk deel) uit de verschillende onderzoeken en eindigt met een doorkijk naar het onderzoek en proces in 2026 (procesdeel).

Doelgroep van de notitie is:

- Bestuurders en directeuren Rijk en Regio: teruggeven bevindingen o.b.v. onderzoek en richting te geven voor vervolgitwerking;
- Gemeenteraden: om hen te vragen wat mee te voor de vervolgitwerking;
- Werkorganisatie: team dat aan de slag gaat met het uitwerken van het Ontwikkelperspectief in 2026.

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	2
1.1 DOEL EN EINDPRODUCT.....	2
1.2 UITGEVOERDE ONDERZOEKEN.....	2
1.3 BESTUUR, RADEN EN PARTICIPATIE IN 2025	2
1.4 RESULTATEN UIT PARTICIPATIEONDERZOEK NAAR KRACHT VAN DE REGIO ONDER JONGEREN.....	3
2. INHOUDELIJKE INZICHTEN.....	3
2.1 DE OPGAVE VOOR DE STEDENDRIEHOEK	3
2.2 AFWEGINGSKADER REGIONALE BREDE WELVAART EN EXPERTPANEL ALS HULPMIDDEL.....	4
2.3 VARIANTEN ALS ONDERZOEKSMIDDEL NAAR EEN ONTWIKKELPERSPECTIEF	5
2.4 EFFECTEN: EERSTE INZICHTEN UIT DE VARIANTENSTUDIE ALS ONTWIKKELRICHTING VOOR DE REGIO	5
2.5 EERSTE INZICHTEN EN LESSEN UIT GEBIEDS BIOGRAFIE ALS ONDERLEGGER	10
3. VERVOLG IN 2026.....	11
3.1 INHOUDELIJKE UITWERKING EN NADERE VERDIEPING	11



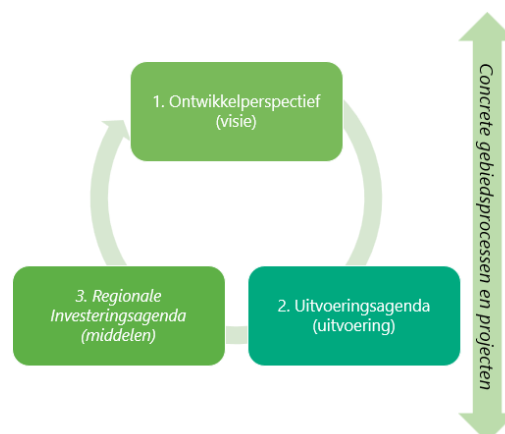
1. INLEIDING

1.1 Doel en eindproduct

Op 7 november 2024 hebben Rijk en Regio¹ tijdens het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BO-L) afgesproken om een integrale verstedelijkingsstrategie richting 2050 op te stellen. Het Ontwikkelperspectief is een eerste stap in het uitwerken van de verstedelijkingsstrategie. Het is het langetermijnperspectief (richting 2050, en met een doorkijk naar 2100) op (integrale) verstedelijking in de regio Stedendriehoek gericht op wonen, werken, voorzieningen en bereikbaarheid binnen de randvoorwaarden van water, natuur, energie en landschap.

Het Ontwikkelperspectief beantwoordt de vraag: “Op welke manier kan het accommoderen van de verstedelijkingsopgave ook leiden tot het versterken van de Brede Welvaart in de regio Stedendriehoek in 2050?”.

Het Ontwikkelperspectief bestaat uit: de gedragen voorkeursrichting van de ruimtelijke ontwikkeling van regio gezien vanuit verstedelijking in een compact en goed te begrijpen stuk inclusief visualisatie op kaartmateriaal ('Waar voorzien we welke ontwikkelingen?'), uitgewerkte uitgangspunten voor verstedelijking ('Hoe en onder welke voorwaarden willen we verstedelijken?') en afspraken om die verstedelijking vorm en uitvoering te geven. Vervolg zal - in de geest van het werken in het programma NOVEX - bestaan uit het opstellen van een Uitvoeringsagenda en mogelijk een Regionale Investeringsagenda (RIA). Zie afbeelding hiernaast zoals vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg Rijk-Regio Ontwikkelperspectief Stedendriehoek van 18 oktober 2024).



1.2 Uitgevoerde onderzoeken

In 2025 zijn er voor het Ontwikkelperspectief diverse onderzoeken uitgevoerd. Zie de overzichtstabel hieronder.

Status	Onderzoek	Oprachtnemer	Startdatum	Einddatum
Opgeleverd	Regionale Brede Welvaart – Feitenrelaas en Afwegingskader	Moventem	1 maa 2025	1 dec 2025
Opgeleverd	Verstedelijking in Balans - Feitenrelaas	StudioBereikbaar	1 maa 2025	15 mei 2025
Concept	Identiteit als Basis - Gebiedsbiografie	Strootman	1 maa 2025	1 dec 2025
Concept	Verstedelijking in Balans - Variantenstudie	StudioBereikbaar	1 mei 2025	1 nov 2025
Concept	Onderzoek naar voorkeuren Jongeren	Team Participatie	1 jul 2025	1 okt 2025
Concept	Effecten: Eerste inzichten Variantenstudie met Dashboard Verstedelijking	StudioBereikbaar	1 okt 2025	1 dec 2025
Eerste proeve	Effecten: Eerste gesprek met Expertpanel	Moventem	1 nov 2025	8 dec 2025

1.3 Bestuur, Raden en participatie in 2025

In 2025 heeft er een intensief proces plaatsgevonden om te komen tot bovenstaande producten, zie de overzichtstabel hieronder.

Bestuurlijk	<ul style="list-style-type: none"> Rijk-Regio overleggen in mei over de inhoudelijke voortgang en een brede bestuurlijke bijeenkomst (november) over de Variantenstudie Regiochtend(en) door de regio-organisatie Stedendriehoek over thema's water en bodem (februari), economie (juli), variantenstudie (oktober) en de effecten (december)
Raden, Staten en waterschapsbestuur	<ul style="list-style-type: none"> Raadsconferenties met raads- en statenleden en waterschapsbestuurders over Regionale Brede Welvaart (mei) en de Variantenstudie (november)
Participatie	<ul style="list-style-type: none"> Onderzoek naar voorkeuren jongeren

¹ De provincies Gelderland en Overijssel; de waterschappen Drents Overijsselse Delta, Vallei en Veluwe, Rijn en IJssel; de gemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Heerde, Lochem, Voorst en Zutphen en de regio organisatie Regio Stedendriehoek



1.4 Resultaten uit participatieonderzoek naar kracht van de regio onder jongeren

Uit een enquête onder 240 jongeren met regionale spreiding over de regio komen de volgende belangrijkste uitkomsten.

De kracht van de regio is de veelzijdigheid met:

- Combinatie van rust/natuur en sfeer/levendigheid van de stad;
- Dorpsgevoel onder de mensen in combinatie met de voorzieningen in steden vlakbij;
- Goede bereikbaarheid door OV en genoeg voorzieningen in de buurt.

2. INHOUDELIJKE INZICHTEN

2.1 De opgave voor de Stedendriehoek

De aanleiding is urgent: we staan voor belangrijke ruimtelijke opgaven én transities, op het gebied van energievoorziening, bereikbaarheid, woningbouwopgave en het natuurlijke systeem, de bodem waar we op leven. De actualiteit van de Ontwerp Nota Ruimte van het Rijk geeft de Stedendriehoek vleugels: een kansrijke regio voor het maken van een zogenaamde schaa sprong in haar verstedelijking. Centraal staat daarbij behoudt en versterking wat ons onderscheidend maakt: een regio met een bovengemiddelde score op leefbaarheid en welzijn: kortom een sterke brede welvaart. We werken daarbij (alle samenwerkende partijen) grensoverstijgend, in de overtuiging dat we de vele opgaven alleen samen met elkaar kunnen aanpakken.

Kort gezegd is ons hoofddoel: een aantrekkelijke regio zijn en blijven om te wonen, werken en leven

De volgende opgaven en transities liggen als basis aan het Ontwikkelperspectief

- Demografie 2050: groei in inwoners in relatie tot vergrijzing en een krimpende natuurlijke aanwas;
- Woningbouwopgave door gezinsverdunding en binnen- en buitenlandse migratie;
- Bereikbaarheidsopgave gericht op mobiliteitstransitie (minder auto, meer lopen, fietsen en openbaar vervoer);
- Robuustheid energiesysteem gebaseerd op dicht bij de gebruiker opgewekte duurzame elektriciteit en omgevingsenergie uit bodem, water en lucht;
- Versterking en groei ruimtelijk-economisch systeem in de (Brabantse stedenrij – Arnhem-Nijmegen - Stedendriehoek - Zwolle) en stimuleren van groei in werkgelegenheid;
- Met als basis een veerkrachtig water- en bodemsysteem, een stevige landschappelijke groenblauwe hoofdstructuur en het klimaat;
- Versterken van de leefkwaliteit door nabijheid als kwaliteit te zien, in samenhang met de bereikbaarheid van wonen, werken en voorzieningen.

In de Contourenschets zijn daarbij drie leidende principes vastgelegd: identiteit is leidend, versterken van het natuurlijk systeem én zorgvuldige en meervoudig ruimtegebruik vormen de basis. De eerste stap in het onderzoek vormt het zogenaamde feitenrelaas Verstedelijking in Balans, een analyse van het basismateriaal wat gemeenten, provincies, waterschappen en Rijk hebben aangeleverd als start van de Variantenstudie³.

Kader: Raadsconsultatie op de Contourenschets (van december 2024) geeft eerste contouren en schuurpunten mee.

Waar **breed draagvlak** voor lijkt te zijn:

- Concentratie in de steden biedt kansen voor jongeren (en dus toekomst), onderwijs, economie, voorzieningen en mobiliteit;

² Bouwsociëteit, Aveco de Bondt; Dura Vermeer, Rabobank, Veluwe alliantie, Heijmans Woningbouw, Leisurelands, LTO (NO Veluwe), Loostad VolkerWessel, Natuur en milieu Gld, Quadraat, Rocov, RWS, Tennet, Van Wijnen, Ieder1, IJsseldalwonen, Triada, Veluwonen, Ons huis Apeldoorn, Boeren voor Biobased Bouwen

³ Wilt u meer lezen. Zie het Feitenrelaas Verstedelijking in Balans (zoals vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg Rijk-Regio Ontwikkelperspectief Stedendriehoek van 23 mei 2025)



- Beperken van negatieve landschappelijke gevolgen van schaalvergroting. Behoud van (dorpse) identiteit. Kernen niet aan elkaar laten groeien. Inbreiding voor uitbreiding, menging van functies en zuinig op groen. Grootschalige bedrijventerreinen positioneren aan stad en corridors, niet in het groene middengebied;
- Meeste aandacht naar fiets en openbaar vervoer;
- Verbondenheid met omliggende regio's (zowel west-oost als noord-zuid – speciale aandacht voor OV- verbinding richting onderwijs, zorg en andere grootstedelijke voorzieningen in Arnhem-Nijmegen en Zwolle);
- Groen en blauw (inclusief stille natuur) groeien mee, voldoende ruimte voor de IJssel.

Wat **schuurt** tussen de verschillende reacties

- Concentratie van groei in de steden versus evenredige ontwikkeling in de kernen (naar vermogen, behoefte en wenselijkheid) versus (auto)mobiliteit als groot knelpunt;
- STOMP als uitgangspunt hanteren (ontwikkelen rondom OV en fiets) versus ook de auto niet vergeten;
- Voorst en Brummen als groene hart versus een te onderzoeken schaa sprong voor wonen en bedrijvigheid;
- IJssel als barrière versus extra bruggen zorgen voor knelpunt in lokale wegenstructuur;
- Sprong over de IJssel versus uiterwaarden van de IJssel inrichten voor waterveiligheid;
- Wel of niet een schaa sprong in Lochem.

2.2 Afwegingskader regionale Brede Welvaart en expertpanel als hulpmiddel

Er is een onderzoek uitgevoerd naar de Regionale Brede Welvaart in de Regio Stedendriehoek in het 'hier en nu' en naar de 'toekomst'. Brede welvaart kijkt verder dan economische groei en verbindt fysieke, sociale en economische onderwerpen. En het helpt zicht houden op wat voor mensen van waarde is.

Hoe scoort de Stedendriehoek in het 'hier en nu'.

De status van brede welvaart in Nederland wordt door het CBS uitgewerkt in acht thema's: subjectief welzijn, materiële welvaart, gezondheid, arbeid en vrije tijd, wonen, samenleving, veiligheid en milieu. Voor veel aspecten geldt dat de Stedendriehoek op of nabij het Nederlands gemiddelde zit. Het betreft hier een groot aantal aspecten die tot de sociale dimensie kunnen worden gerekend. Er zijn ook aspecten die (veel) gunstiger zijn dan in Nederland als geheel. Veiligheid – scoort aanzienlijk gunstiger dan in Nederland als geheel. Ook broeikasgasemissie, fijnstof emissie, kwaliteit zwemwater zijn gunstiger dan in Nederland als geheel. Dat geldt niet voor de stikstof- en fosfaatemissies.

Het Afwegingskader is één van de hulpmiddelen om de politiek houvast te geven voor het maken van onderbouwde keuzes.

Brede welvaart wordt als denkkader gebruikt om het gesprek over de toekomstvarianten kwalitatief te voeren. Om dit gesprek te voeren heeft Moventem het Afwegingskader Regionale Welvaart o.b.v. CBS-systematiek ontwikkeld als welvaarts lens om de mogelijke langetermijneffecten van de varianten in beeld te krijgen. Het bredewelvaart-denkkader passen we toe op de regionale verstedelijkingsopgave, zodat we verder kijken dan alleen de ruimtelijke dimensie. Dit is van belang, omdat de kwaliteit van leven, wonen en werken in de regio het resultaat is van een veelheid aan factoren.

Wilt u meer lezen? Zie de Afwegingskader Regionale Brede Welvaart (bijlage 2).

Inzet van een expertpanel met wetenschappers om de varianten te beoordelen met het Afwegingskader.

In een eerste proeve heeft er een gesprek plaatsgevonden met expertpanel om te beoordelen wat de bijdrage is van de drie mogelijke toekomstvarianten aan de brede welvaart van de regio Stedendriehoek in 2050. Dit hebben we gedaan door in een gespreksvorm het Afwegingskader Regionale Brede Welvaart toe te passen op de varianten.



Beschouwend zijn de eerste inzichten op hoofdlijnen meer gericht op de toekomst van de regio in het algemeen dan daadwerkelijke toepassing van het Afwegingskader. Om deze reden hebben we geconstateerd om voor zorgvuldige scoring van de varianten er uitgebreidere toelichting en tijd nodig is. In 2026 gaan we dit organiseren met mogelijke uitbreiding van het expertpanel.

Denk dan bijvoorbeeld aan de eerste reacties: dat het belangrijk is om de regio niet als een geïsoleerd eiland te zien en de verbindingen met de buitenwereld en de dynamiek van omliggende regio's. Ook werd opgeroepen om na te denken over het organiseren van agglomeratiekracht. Ook werd geadviseerd om de onderzoeken ruimtelijk concreter te maken voor bestuurders en inwoners, en de consequenties (ook de negatieve) van bepaalde keuzes nu al doordenken om bewuste afwegingen te maken. En zorg dat je als regio uniek blijft ten opzichte van de groei en ontwikkeling van andere regio's passend bij de identiteit van deze regio.

Deelnemers aan het expertpanel zijn:

- Henri de Groot; Hoogleraar Regionaal Economische Dynamiek, Vrije Universiteit Amsterdam
- Gert Jan Hospers; Bijzonder hoogleraar Transitie in stad en regio, Radboud Universiteit Nijmegen
- Elyze Storms-Smeets, Bijzonder hoogleraar Gelderse geschiedenis, Radboud Universiteit Nijmegen
- Steffen Nijhuis; Hoogleraar Landscape-based Urbanism, TU Delft
- Anet Weterings; Wetenschappelijk onderzoeker, Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)

2.3 Varianten als onderzoeksmiddel naar een Ontwikkelperspectief

Voor het spoor Verstedelijking in Balans zijn drie varianten opgesteld. Dit als onderzoeksmiddel om de keuzes waar de regio voor staat inhoudelijk te kunnen onderzoeken. Het doel is niet om compleet te zijn met de varianten, wel om antwoorden te vinden op de openstaande vragen en schuurbuizen (vanuit o.a. de Contourenschets). Vanuit dat onderzoeksdoel – en om de lessen uit de effectbepaling zo zuiver mogelijk te houden - zijn bewust in variant 2 en 3 de bestaande harde en zachte plannen losgelaten en is vanuit een andere ruimtelijke systeemkeuze een variant ontwikkeld. Het aantal woningen waar de varianten naar optellen representeert geen visie voor hoeveel woningen we willen bouwen tot aan 2050, maar is de potentie die we voor een ontwikkelrichting zien na analyse. Na het doorleven van de lessen en effecten bouwen we aan een voorkeursrichting (Ontwikkelperspectief) waar de beste bouwstenen in samenkomen op basis van draagvlak en gewenst effect. Er wordt dus niet gekozen tussen één van de varianten.

1. Regionale optelvariant	Uitgangspunt is bestaande plannen (hard en zacht) en het oplossend vermogen van de individuele gemeenten. De ontwikkelingen hebben draagvlak op gemeentelijk niveau en zijn een weergave van lokale afweging en afstemming. Hoe rijmt de ingezette ontwikkeling met de grensoverstijgende transitievragen voor economie, mobiliteit, energie, water en bodem en wat betekenen de individuele plannen voor de lange termijn voor het daily urban system en functioneren van de regio als geheel?
2. Lokaal versterken	Belangrijke regiokernen voor de Veluwe, Achterhoek en Salland zijn Apeldoorn, Deventer, Zutphen en Lochem. Nieuwe ontwikkelingen komen terecht in bestaand bebouwd gebied en rondom OV-knopen. Welke verdichtingskansen zijn er in de regio? En wat is het laadvermogen van de OV-knopen? In de subvariant (2B) wordt de potentie van een lightrail (of HOV-verbinding) tussen Hattem, - Apeldoorn-Dieren (Veluwsche Lijn) inclusief gebiedsontwikkeling in Apeldoorn Zuidrand en Eerbeek onderzocht. Ook onderzoeken we nieuwe sprinterstations in Eefde, Bathmen, Teuge, Diepenveen en Apeldoorn-Zuidoost. En spoorverdubbeling tussen Zwolle-Deventer.
3. Stedelijke schaalsprong	In deze variant draait alles om stedelijke nabijheid. Apeldoorn, Deventer en Zutphen bouwen compact, kennen een grote banengroei en complementaire stedelijke voorzieningen. Groen en blauw groeien mee. Wat is de benodigde massa en kwaliteit in stad en corridors in relatie tot het nationaal stedelijk netwerk? Kan de sprong over de IJssel samengaan met meer ruimte voor de rivier?

Wilt u meer lezen? Zie de Variantenstudie Verstedelijking in Balans (bijlage 3.)

2.4 Effecten: Eerste inzichten uit de Variantenstudie als ontwikkelrichting voor de regio

Uit de Variantenstudie én toepassing van het Dashboard Verstedelijking komen inzichten en bevindingen over de te maken keuzes op het gebied van wonen, werken, voorzieningen en bereikbaarheid in de regio Stedendriehoek, ook in relatie tot klimaatadaptatie, het natuurlijke systeem en energie. Dit is één van de



bronnen van informatie waarover we met elkaar het gesprek zullen moeten voeren over wat de ambities, uitgangspunten en wenselijke oplossingsrichtingen zijn voor de ontwikkeling van de Stedendriehoek richting 2050. Andere bronnen zijn de Gebiedsbiografie en het Afwegingskader Brede Welvaart. We presenteren in deze notitie de eerste inzichten, stand van zaken peilmoment december 2025. Komende maanden werken we verder aan het verder uitdiepen en aanvullen hiervan. De eerste inzichten zijn (naast algemeen) geordend naar thema en samengevat als volgt.

De dashboardstudie bevat nu alleen ruwe informatie.

Thema	Inzichten
Algemeen	Inzicht 1: Uitvoeren van de bestaande plannen matcht niet met de kwalitatieve regionale ambitie
Wonen en mobiliteit	Inzicht 2: Bouwen in het bestaande verstedelijkte gebied draagt bij aan de verduurzaming Inzicht 3: Inzet van woningbouw in de variant stedelijke schaa sprong geeft impuls aan mobiliteitstransitie Inzicht 4: Inzet woningbouw bij bestaande OV knopen: ruimtelijk kansrijk, tegenvallend effect op automobilititeit Inzicht 5: Stedelijke schaa sprong biedt kansen maar moet samengaan met perspectief kernen
Nabijheid: wonen, werken voorzieningen	Inzicht 6: Ruimte voor werk is cruciaal binnen de stad Inzicht 7: Een stedelijke schaa sprong pakt voor Apeldoorn, Deventer, Zutphen en Lochem anders uit Inzicht 8: Inbreiding in kernen en dorpen (zoals in gemeenten Brummen, Epe, Heerde en Voorst) biedt kansen voor draagvlak voorzieningen
Ruimtelijke economie	Inzicht 9: Voor productiemilieus zijn er een aantal logische plekken aan te wijzen in de regio. De groeirimte is echter eindig vanwege impact op leefbaarheid, landschap en mobiliteit
Landschap en natuur	Inzicht 10: Met compact bouwen blijft de meeste ruimte behouden voor het (agrarisch) landschap Inzicht 11: 'Water en bodem' sturend is een opgave op meerdere schaalniveaus
Energie	Inzicht 12: de energietransitie vraagt om veel ruimte in de stad en erbuiten

Ieder inzicht is nader toegelicht in de tekst hieronder.

ALGEMEEN

Inzicht 1: Uitvoeren van de bestaande plannen matcht niet met de kwalitatieve regionale ambitie

Met de huidige plannen wordt de kwantitatieve woningbouwambitie die de regio heeft gesteld (bouw van 48.000 woningen richting 2050) voor meer dan 90% gehaald (harde als zachte plannen). Maar als we de regionale optelsom van plannen analyseren zien we dat de geformuleerde kwalitatieve brede welvaartsambities van de regio niet worden gehaald. De belangrijkste effecten op een rij:

- Zo wordt de stedelijke nabijheid van wonen, werken en voorzieningen niet versterkt;
- De mobiliteitstransitie naar meer verplaatsingen per fiets of OV blijft achter;
- Wonen en werken wordt met de huidige plannen vaak geprioriteerd boven groen en blauw. Het natuurlijke systeem is minder leidend; nieuwe ontwikkelingen komen op plekken die ook hard nodig zijn voor de regionale groenblauwe hoofdstructuur;
- Er wordt niet expliciet ingezet op meervoudige ruimtegebruik of nieuwe mengvormen van bijvoorbeeld wonen én werken, waardoor synergiekansen onbenut blijven en er relatief (ten opzichte van de andere onderzoeksvarianten) meer landelijk gebied getransformeerd zal moeten worden naar woningbouw en werklocaties;
- Het is onduidelijk hoe de huidige plannen kunnen bijdragen aan een steviger ruimtelijk-economisch regionaal systeem in de Bandstad en het stimuleren van werkgelegenheid.



Kortom, wanneer we doorgaan op dezelfde voet, missen we kansen om de brede welvaart van de Stedendriehoek te versterken. De variantenstudie laat zien dat we écht iets te kiezen hebben in de regio.

THEMA: WONEN EN MOBILITEIT

Inzicht 2: Bouwen in het bestaande verstedelijkte gebied draagt bij aan de verduurzaming

Voor meer dan 80% moeten we het in 2050 doen met het reeds bestaande verstedelijkte gebied. Hier moet veel gebeuren qua transitie op het gebied van wonen, klimaat, energie, demografie, economie en mobiliteit. Voor de opgaven in onze verstedelijking, is woningbouw een belangrijk stuwend programma. De vraag is hoe kunnen we de woningbouw het beste benutten voor het aanpakken van andere opgaven? In de varianten is dit verkend. Het dashboard leert dat bouwen in de bestaande stad vele voordelen oplevert in relatie tot andere opgaven die de regio heeft.

- Met een keuze om in de bestaande stad te bouwen, wordt de verdere verdunning van het aantal inwoners per hectare tegengaan (een trend als gevolg van huishoudensverdunning in de afgelopen decennia). Hierdoor wordt het draagvlak voor bestaande voorzieningen en infrastructuur vergroot, in dorp en stad door meer bewoners en nabijheid;
- Bouwen in de buurt maakt dat de buurt beter kan voorzien in de veranderende woonbehoeftes;
- Bouwen in de buurt bespaart ruimte, door de inzet van meervoudig ruimtegebruik. Het buitengebied blijft open en als landschap behouden;
- Transitie op het gebied van energie en klimaat zijn beter behapbaar omdat er kansen ontstaan voor collectieve oplossingen en er werk met werk gemaakt kan worden.

Inzicht 3: Inzet van woningbouw in de variant stedelijke schaa sprong geeft impuls aan mobiliteitstransitie

In alle varianten neemt de verstedelijking in de Stedendriehoek toe. Maar wanneer gekozen wordt voor een grotere stedelijke schaa sprong met meer woningen in de Apeldoorn, Deventer en Zutphen, biedt dat aanleiding voor het versnellen van de mobiliteitstransitie in deze steden. De extra voordelen op een rij:

- Meer fietsen en wandelen (het STOMP principe), door een hoge dichtheid aan mensen nabij de banen, voorzieningen en het openbaar vervoer. Dit betekent ook investeren in gezondheidsbeleid: stimuleren van actieve mobiliteit;
- Meer nabijheid binnen de steden Apeldoorn en Deventer biedt aanleiding voor een innovatief economisch werkmilieu, dat samengaat met hogere dichtheden in een bruisende omgeving met veel mensen nabij;
- Meer gemengde werk- en woonmilieus betekent ruimtewinst en zorgt dat er ruimte blijft voor banengroei in het stedelijke gebied;
- In deze stedelijke variant zijn er meer aanleidingen voor wezenlijk nieuwe woonmilieus: stedelijk wordt op sommige plekken stedelijker, zodat dorps ook echt dorps kan blijven. De optelsom van beide maakt dat het regionale keuzepallet veelzijdiger wordt;
- Kans is om in iedere stad een eigen unieke leefomgeving toe te voegen rondom kwaliteiten zoals de IJssel, het Apeldoorns kanaal en de Veluwe.

Inzicht 4: Inzet woningbouw bij bestaande OV knopen: ruimtelijk kansrijk, tegenvallend effect op automobilititeit

De bestaande ov-knooppunten bieden qua ruimte nog veel kansen voor woningbouw. Er is potentie zowel in de nabijheid van de IC-stations van Apeldoorn, Deventer en Zutphen, als bij de sprinterstations in de kleinere kernen. Voor de sprinterstations geldt dat een dergelijke strategie betekent dat het gebruik van OV wel toeneemt maar niet genoeg dat het een opwaardering van het OV-product nodig is. En het zorgt er bovendien voor dat de autoverplaatsingen hard meegroeien, zo laat het dashboard zien. Het plannen van woningbouw nabij sprinterstations heeft dus geen effect op de mobiliteitstransitie. Wel heeft het de potentie om interessante woon-werkmilieus te creëren. Effecten op een rij:

- Kleinere en/of nieuwe OV-stations: Kansrijk voor gevarieerde programma's met woon-werkmilieus. Opvallend is dat realisatie van de (nieuwe) sprinterstations maar voor klein aandeel nieuwe inwoners voor betere OV-bereikbaarheid zorgt. Daarbij ook extra investeringen noodzakelijk voor automobilititeit.



- Voor de lightrail Zwolle-Apeldoorn-Dieren geldt: beperkte toename bereikbaarheid en OV-gebruik tegenover relatief hoge investeringen.

Inzicht 5: Stedelijke schaa sprong biedt kansen maar moet samengaan met perspectief kernen

De momenteel voorziene nieuwbouw (variant 1) is verdeeld over de regionale kernen, met ook diverse uitbreidingslocaties aan de randen van stad en dorp. Deze ontwikkelingen concurreren tot op zekere hoogte in planning, werving en vestiging met grotere binnenstedelijke uitbreidingen en houden de steden meer suburbaan van karakter. Kortom: in grove lijnen worden overal in Stedendriehoek dezelfde type milieus gebouwd voor een vergelijkbare doelgroep en een vergelijkbaar verplaatsingsgedrag. Binnenstedelijke herontwikkeling kan bijdragen aan het realiseren van nieuwe gemengde stedelijke en economisch krachtige gebieden. Goed bereikbaar ten opzichte van het nationaal stedelijk netwerk, met levendige, groene buitenruimtes en een divers aanbod in wonen, werken en voorzieningen. De stedelijke gebieden kunnen zo bijdragen aan een regionale mobiliteitstransitie, economische groei, en stedelijke voorzieningen. Tegelijkertijd is de analyse dat bij gelijkblijvende omvang van het woningbouwprogramma, dit ook kansen kan weghalen bij nabijgelegen dorpen. Om tot stedelijke nabijheid te komen is namelijk massa nodig, en dat gaat bij een gelimiteerde groeivraag niet samen met regionale spreiding. De kleinere kernen profiteren dan minder mee.

THEMA: NABIJHEID VAN WONEN, WERKEN EN VOORZIENINGEN

Inzicht 6: Ruimte voor werk is cruciaal binnen de stad

Nabijheid gaat over de bereikbaarheid van mensen, banen en voorzieningen. Nabijheid versterken betekent dat er ook ruimte nodig blijft voor economische functies binnen de stad. Juist voor de groeiende economische sectoren van de Stedendriehoek is nabijheid van mensen namelijk cruciaal (95% van de banengroei kwam in de afgelopen 25 jaar terecht in stedelijke sectoren zoals zorg, financiële en zakelijke diensten, consumentendiensten, onderwijs en overheid – 80% van de banengroei kwam terecht in Apeldoorn en Deventer). Bij niks doen dreigen deze economische groeisectoren terecht te komen op plekken aan de rand van de stad, juist op die plekken waar de nabijheid van mensen beperkt is.

- Binnenstedelijk, en op fietsafstand nabij ov-knooppunten, liggen daarvoor de meeste kansen;
- Er zijn gemengde woon-werk milieus nodig gericht op diensten om de economie 'in de stad te kunnen houden' (in de huidige situatie had circa 180 hectare aan bedrijven op binnenstedelijke bedrijventerreinen in theorie gemengd kunnen worden – deze ruimte wordt dus inefficiënt ingezet en dit biedt kansen voor mening van functies, waarbij rekening gehouden moet worden met de voorwaarde om getransformeerde ruimte voor economie elders te compenseren);
- Nabijheid versterken betekent ook investeren in gezondheidsbeleid: stimuleren van bewegen en ontmoeten binnen de steden en dorpen;
- In variant schaa sprong wordt nabijheid het meest versterkt met kansen voor mobiliteitstransitie, groei in diensteneconomie en innovatieve werkmilieus voor de steden Apeldoorn en Deventer.

Inzicht 7: Een stedelijke schaa sprong pakt voor Apeldoorn, Deventer, Zutphen en Lochem anders uit

- Het aandeel stedelijk gebied kan in Apeldoorn fors meer groeien dan nu voorzien. Het gebied binnen de ring biedt in alle varianten aanleiding voor een meer stedelijke programmering, met bijbehorende mobiliteitstransitie. Een schaa sprong naar hoogstedelijk ligt in geen van de varianten binnen bereik. In alle varianten blijft de zuidrand van Apeldoorn suburbaan in termen van nabijheid (met bijbehorend verplaatsingsgedrag dat meer gericht is op autogebruik). Ook als hier uit wordt gegaan van fors meer programma dan nu voorzien;
- In Deventer valt iets te kiezen: is de toekomst suburbaan of stedelijk? Voor een schaa sprong naar stedelijke nabijheid zijn minimaal circa 7.000 woningen en 7.000 banen nodig binnen de bestaande stad. Een significante sprong in stedelijkheid is mogelijk vanaf circa 15.000 woningen en 10.000 banen in bestaand stedelijk gebied en/of de IJsselsprong. Qua nabijheid liggen er kansen om IJsselsprong in Deventer te ontwikkelen als een stedelijk gebied met dito mobiliteitsgedrag;
- Ook in Zutphen valt er iets te kiezen: suburbaan of semi-urbaan? Voor schaa sprong naar semi-stedelijke nabijheid zijn minimaal circa 12.000 woningen en 6.000 banen nodig in bestaand stedelijk gebied en/of een IJsselsprong. In varianten met kleinere aantallen of meer uitleg aan oostzijde blijft



Zutphen suburbaan. Een sprong naar stedelijk ligt niet binnen bereik. Onafhankelijk heeft de ontwikkeling van de IJsselsprong in Zutphen een suburbane nabijheid;

- Vrijwel onafhankelijk van de varianten (variërend van plus 700 tot 5.000 woningen en 1.500 - 3.500 banen) blijft de stad Lochem dorps qua nabijheid. Wel kan ontwikkeling hier kwalitatief bijdragen aan het creëren van een aantrekkelijkere stadsentree en stationsomgeving met hoogwaardige leefkwaliteit.
- Zowel in Deventer, Apeldoorn, Zutphen en Lochem liggen er kansen voor de aanpak van kwetsbare buurten (op thema's als woonvoorraad, sociale samenhang, overlast en onveiligheid). Deze meekoppelkansen kan worden benut in varianten waar ruimte is voor inbreiding en transformatie op deze plekken.

Inzicht 8: Inbreiding in kernen en dorpen (zoals in gemeenten Brummen, Epe, Heerde en Voorst) biedt kansen voor draagvlak voorzieningen

Een zekere groei is nodig om de dorpse leefkwaliteit op peil te houden. Om de netto inwonerkrimp in de dorpen (als gevolg van huishoudensverdunding) tegen te gaan biedt variant 2 het beste perspectief. In deze variant wordt de ontwikkeling binnendorps ingezet voor verduurzaming en diversifiëring van het woningaanbod, en het stutten van de bestaande voorzieningen en infrastructuur.

Uit het Feitenrelaas blijkt dat de bereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen momenteel goed op orde is in de regio, tot in de kleinere kernen. Aandachtspunt is de bereikbaarheid per OV en fiets richting de stad. Zeker als er wordt gekozen voor een geconcentreerd verstedelijkingsmodel. Verder blijkt uit de studies naar IJsselvallei 2120 dat er kwalitatief veel mogelijkheden zijn: bijvoorbeeld nieuwe compacte woonvormen op de stuwwal en flanken van de Veluwe.

THEMA RUIMTELIJKE ECONOMIE

Inzicht 9: Voor productiemilieus zijn er een aantal logische plekken aan te wijzen in de regio. De groeiruinimte is echter eindig vanwege impact op leefbaarheid, landschap en mobiliteit

Voor sectoren zoals circulaire economie, bouw, logistiek en groothandel, energie en industrie is ruimte nodig. Randvoorwaardelijk voor dergelijke sectoren is de aanwezigheid van (milieu)ruimte, adequate energievoorziening en nabije ligging aan een corridor (spoor, water, weg). Voor deze ruimtebehoefte komen uit de variantenstudie de volgende bevindingen:

- Groeiruinimte voor nieuwe bedrijventerreinen is in Deventer niet eenvoudig voor handen. Daar wel op inzetten heeft ruimtelijk en qua leefbaarheid grote consequenties;
- Rondom Knooppunt Beekbergen (A50/A1) liggen kansen (Apeldoorn Zuidoost). Hier ligt in de contramal van de groenblauwe hoofdstructuur de grootste groeikansen. Regionaal is dit de best bereikbare plek ten opzichte van het grotere (auto)netwerk;
- Ook langs de A50 liggen bescheiden kansen: in Apeldoorn Noord en Eekterveld in Vaassen. Ontwikkeling in Apeldoorn Noord conflicteert gedeeltelijk mogelijk wel met de ambitie voor het groen stedelijk uitloopgebied;
- Aantakking op Twentekanaal is mogelijk in Zutphen (Eefde West) en Lochem. Maar de bereikbaarheid per weg is hier niet ideaal (met mogelijk toename vrachtverkeer door kernen als Gorssel, Harfsen, Laren);
- Ook andere locaties (Zutphen Revelhorst, Uddel, Kieveen Loenen) liggen ongelukkig ten opzichte van de grotere corridors. Voor locaties (Twello Engelenburg en vliegveld Teuge) geldt dat de bereikbaarheid en toegankelijkheid versterkt kan worden.
- Potentiële locaties voor nabijheid van energie (150kV onderstations) zijn Eekterveld, Apeldoorn-Zuidoost, Lochem;
- Productiemilieus en hoge milieucategorie en corridorgebonden: grootste kans aan corridors rondom knooppunt Beekbergen (A50/A1). Aan de IJssel is er geen aanvullende ruimte. Een aantal grote regionale terreinen liggen ongunstig ten opzichte van grotere (auto)netwerk.



THEMA: LANDSCHAP EN NATUUR

Inzicht 10: Met compact bouwen blijft de meeste ruimte behouden voor het (agrarisch) landschap

Voor de varianten is per gemeente berekend hoeveel uitbreidingsruimte er nodig is in hectaren (wat in de praktijk ten koste gaat van landbouwgronden of groen). De (1) regionale optelvariant vraagt om 1.950 hectare aan uitbreidingsruimte. Voor de variant (2) lokaal versterken en (3) stedelijke schaa sprong is dit een stuk minder (respectievelijk 530 en 570 hectare).

Inzicht 11 'Water en bodem' sturend is een opgave op meerdere schaalniveaus

Er is richting de toekomst, in het licht van een veranderend klimaat, meer ruimte nodig voor een robuust water- en bodemsysteem. De IJssel en het bekensysteem hebben meer ruimte nodig. En ook in de straten en buurten is meer ruimte nodig voor groen en blauw. Deze opgave gaat over twee vragen: waar te bouwen (regionaal) en hoe te bouwen (lokaal)?

- Zet de groenblauwe hoofdstructuur van de regio centraal bij de ontwikkeling (Veluwe, beken en sprengen, IJsselvallei en landgoederen, naast Salland en de Achterhoek): dit is in de variantenstudie wisselend mogelijk: bij de optelvariant lokaal is kans op versnippering het grootst en is de opgave door ongunstige locatiekeuzes groot;
- Waterveiligheid (overstroming) is een vraagstuk in Zutphen en Eefde, Brummen-Noord, Voorst, Deventer (met name de sprong over de IJssel). Grootste aandachtspunt is de sprong over de IJssel in Deventer;
- Qua wateroverlast (o.a. relevant in relatie tot drooglegging, bouwpeil en infiltratiemogelijkheden) zijn de aandachtspunten Apeldoorn zuid en oost, rondom de kernen in Voorst, De Hoven-Zuid, Bathmen en Deventer noord.

THEMA ENERGIE

Inzicht 12: De energietransitie vraagt om veel ruimte in de stad en erbuiten

De energietransitie vraagt in alle varianten veel ruimte in de regio. Er is ruimte nodig in de ondergrond, op daken en gevels, op bedrijventerreinen, in de openbare ruimte en in het landschap. Denk aan een forse opgave voor duurzame opwek (wind en zon op land en bebouwing), maar ook ruim 10 km aan ondergrondse kabels.

- Maak op bedrijventerreinen, vooral die met een hogere milieucategorie, ook ruimte voor nieuwe energie-intensieve functies. In sommige gevallen is het nodig om deze energie-intensieve functies in het buitengebied te clusteren. Dit kan door het aanwijzen van Energie aandachtsgebieden (AEG), met de 150 kV onderstations (Eekterveld, Apeldoorn-Zuidoost, Lochem) als logische plek;
- Verbind nieuwbouw met bestaande bouw. Laat nieuwe ontwikkelingen een motor zijn voor de verduurzaming van bestaande gebouwen. Nieuwe ontwikkelingen bieden schaal, investeringskracht en momentum die in bestaande wijken soms ontbreken. Door nieuwbouw te koppelen aan bestaande woningen – bijvoorbeeld via een collectief warmtenet, een gedeeld opwekproject of een lokale batterij – wordt de businesscase groter, robuuster en betaalbaarder.

2.5 Eerste inzichten en lessen uit Gebiedsbiografie als onderlegger

De Gebiedsbiografie geeft in een drie tijdsvensters inzicht in de ontstaansgeschiedenis van de regio. Hieruit is een deel van de identiteit van de regio en de inwoners af te leiden.

De basis van het landschap in de Stedendriehoek wordt gevormd door de stuwwallen van de Veluwe en Sallandse Heuvelrug, en het oudere plateau van Winterswijk die het landschap in de Stedendriehoek gevormd hebben. Daartussen ligt in het lagere gebied de voorloper van de IJssel. In de Stedendriehoek zijn nog steeds middels veldnamen de hogere en lagere gebieden te herkennen, bijvoorbeeld de 'horsten', 'haren', 'enken' et cetera zijn de hoge gronden en de 'broeken', 'marsen', 'waarden' et cetera zijn te herkennen als lage gronden. Het zijn deze veldnamen die ons de weg kunnen wijzen met toekomstige ontwikkelingen als we het natuurlijke landschap willen volgen. Datzelfde geldt voor de oude stroomgebieden. Tegenwoordig zijn nog steeds zeven stroomgebieden verbonden met de huidige IJsselvallei.

Tussen 500 en 1800 na christus zijn de middeleeuwse dorpslandschappen ontstaan en was de opkomst van steden. Door het gebruik van mest kon op hogere gronden landbouw worden bedreven. Daar ontstonden de enken en de dorpen. De lagere broekgronden konden met weteringen worden ontwaterd en als hooiland in



gebruik worden genomen. Gegraven watersystemen zoals sprengen maakten eerste industrialisatie mogelijk. In de middeleeuwen groeiden de Hanzesteden en vanaf de late middeleeuwen hebben Deventer, Zutphen en Lochem een belangrijke rol gespeeld in de ontwikkeling van de Stedendriehoek. Kleine compacte steden, die verbinding hadden met het omliggende platteland.

Door aanleg van infrastructuur zoals spoor, wegen en kanalen konden ook andere gebieden en dorpen zich ontwikkelen, zoals Apeldoorn en Vaassen. Ruilverkaveling en aanleg van landgoederen bepaalden vervolgens mede het nieuwe landschap. Door goed te kijken naar de historie van de Stedendriehoek en bewust te zijn van de ontstaansgeschiedenis kunnen belangrijke lessen getrokken worden voor de toekomstige ruimtelijke keuzes. Willen we bijvoorbeeld door op de historische lijn en compact bouwen? Of zoeken we juist uitbreidingslocaties op het platteland? Wilt u meer lezen zie dan de gebiedsbiografie.

Wilt u meer lezen? Zie Gebiedsbiografie (tijdsvensters).

3. VERVOLG IN 2026

3.1 Inhoudelijke uitwerking en nadere verdieping

In 2026 wordt er de inhoudelijke bevindingen uit de Variantenstudie en de Gebiedsbiografie - met het Afwegingskader als hulpmiddel om keuzes te maken - gebruikt om te bouwen aan een Ontwikkelperspectief 2050 voor de regio Stedendriehoek. Een gedragen voorkeursrichting van de ruimtelijke ontwikkeling van regio bezien vanuit verstedelijking, met uitgewerkte uitgangspunten voor verstedelijking en afspraken om die verstedelijking vorm en uitvoering te geven.

We koersen erop om voor de zomer de bouwstenen voor het Ontwikkelperspectief gereed te hebben. Hiervoor is in juni een brede bestuurlijke bijeenkomst gepland, zodat we in het najaar van 2026 op het BO-MIRT een uitwerking van het Ontwikkelperspectief kunnen presenteren. De haalbaarheid is afhankelijk van de uitkomsten van diverse deelonderzoeken i.c.m. draagvlak bij de samenwerkende partijen en stakeholders.

Aanvullend onderzoek vindt de komende maanden plaats op diverse onderwerpen die handvaten en nadere duiding kunnen bieden voor het Ontwikkelperspectief, denk daarbij aan:

- De positie van jongeren in de regio aan de hand van een inventarisatie door StadsLAB van Saxion;
- Duiding van de hardheid en zachtheid van de bestaande plannen;
- Verdieping op bereikbaarheidseffecten d.m.v. een regionaal verkeersmodel;
- Duiding op demografische ontwikkeling en gericht bouwen voor doelgroepen;
- Onderzoek naar kleinschalige en grootschalige voorzieningen;
- Kwantificeren het de impact van de bouwstenen op het energiesysteem;
- Duiding over de ruimtevraag van economie;
- Betekenis hoofdkeuzes rivierensysteem;
- Impact ruimtelijke keuzes veerkrachtig bodem- en watersysteem;
- Verdieping op versterkende opgave voor groen groei mee.

Behalve bovenstaande inhoudelijk aanvullend onderzoek betrekken wij stakeholders, de raden, staten en waterschapsbesturen op passende wijze in de loop van 2026. Hierover wordt op een later moment gecommuniceerd.