

# Ruimte voor wonen en leven

Investeringsprogramma Verstedelijking in Gelderland

juli, 2026

≡ provincie  
Gelderland

## Inhoud

Inleiding .....	3
Doelstellingen .....	3
Inhoud IVG .....	3
Kader IVG .....	3
Locaties .....	4
Verdelingssystematiek middelen IVG.....	4
Overzicht maatregelen per locatie .....	5
Verdeling per thema .....	7
Leeswijzer .....	7
Barneveld.....	8
Zuidoost .....	8
Bloemendal (GWL).....	10
Culemborg .....	11
Stationskwartier.....	11
Doetinchem .....	13
Stad aan de Oude IJssel (RGL).....	13
Harderwijk.....	15
Harderwijk Stationsgebied (RGL) .....	15
Nijkerk.....	18
Regiopoort (RGL) .....	18
Putten .....	21
Zuid (Halvinkhuizen).....	21
Spoorzone Liemers (Westervoort, Duiven en Zevenaar) .....	23
Tiel.....	26
Passewaaij (RGL).....	26
Wageningen.....	28
Wijchen.....	30
Zutphen .....	32
De Hoven (RGL) .....	32
Apeldoorn .....	34
BSK (GWL) .....	34
Zuidrand (RGL) .....	36
Arnhem.....	37
Spoorzone Arnhem- Oost/ Rijnpark (GWL).....	37
Westflank (RGL).....	40
Arnhem Centrum Zuid (RWL).....	42

Ede.....	44
De Stad.....	44
De Klomp.....	46
Zuidoost (GWL).....	47
Doesburgerbroek.....	48
Nijmegen.....	49
Waalsprong (RGL).....	49
Kanaalzone (GWL).....	50
Stationsgebied (GWL).....	52

## Inleiding

De woningnood in Nederland en Gelderland vraagt om een voortvarende, samenhangende en langjarige aanpak. De druk op de woningmarkt raakt brede groepen inwoners en heeft directe gevolgen voor leefbaarheid, economische ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit. Tegelijkertijd staan woningbouwopgaven niet op zichzelf, maar vragen zij om zorgvuldige afwegingen in relatie tot bereikbaarheid, energie, natuur, water, stikstof en de beschikbare ruimte. Juist daarom is samenwerking tussen Rijk, provincie, gemeenten en andere partners essentieel.

De provincie Gelderland werkt samen met het Rijk en gemeenten om de woningnood aan te pakken. In het Gelders coalitieakkoord “Gewoon doen” is vastgelegd dat de provincie erop toeziet dat iedereen gehuisvest wordt.

Om deze opgave concreet vorm te geven is het Investeringsprogramma Verstedelijking in Gelderland (IVG) opgesteld. Het IVG biedt een samenhangend kader waarin afspraken over grootschalige woningbouw, investeringen en noodzakelijke randvoorwaarden samenkomen. Het programma richt zich op locaties waar substantiële aantallen woningen ontwikkeld worden en waar een integrale inzet nodig is om woningbouw daadwerkelijk mogelijk te maken. Daarbij gaat het niet alleen om bouwen, maar juist om het realiseren van voorzieningen, infrastructuur, groenstructuren en andere fysieke ingrepen die nodig zijn om nieuwe woongebieden duurzaam en leefbaar te laten functioneren. Daarbij geldt dat de vastgestelde IVG-locaties uitgaan van de landelijke betaalbaarheidsnormen.

## Doelstellingen

Doel 1: Het vastleggen van de grootste verstedelijkingslocaties in Gelderland t/m 2034 en het bevestigen van langjarig commitment door GS.

Doel 2: Het bijdragen aan het realiseren van tenminste 12.500 woningen in balans met economie, leefbaarheid, bereikbaarheid, recreatie, beschikbare netcapaciteit en de leefomgeving.

## Inhoud IVG

In het Investeringsprogramma Verstedelijking in Gelderland worden de volgende onderdelen opgenomen:

- (1) De grootschalige woningbouwlocaties in Gelderland
- (2) De verdeling van de beschikbare middelen uit de tussenbalans
- (3) De maatregelen die van deze middelen worden gefinancierd
- (4) Waar mogelijk de noodzakelijke fysieke maatregelen die in de toekomst nog nodig zijn om deze ontwikkelingen te realiseren.

## Kader IVG

Het IVG wil bijdragen aan fysieke realisaties binnen de geselecteerde IVG-locaties. Daarbij komen maatregelen (inclusief voorbereidingskosten) in de volgende categorieën in aanmerking voor een bijdrage vanuit het IVG:

- Bereikbaarheid: ontsluiting en (geclusterd) parkeren van woon- en werklocaties.
- Wonen en werken: combineren van wonen en werken of compenserende ruimte voor bedrijvigheid.
- Leefbaarheid: versterken van de sociale cohesie van verstedelijkingslocaties en de leefbaarheid van (nieuwe) wijken.
- Openbare ruimte: versterken van groen en/of blauwe zones en stedelijk uitloopgebieden.
- Toekomstbestendig bouwen: netbewust en waterbewust bouwen.
- Natuur: beschermen en versterken van natuur en soorten.
- Hinder: wegnemen van hindergevende activiteiten.

De volgende maatregelen komen niet in aanmerking:

- Algemene plankosten.
- Sloopkosten.
- Grondverwerving en inbrengwaarde.
- Maatregelen die niet in lijn zijn met de provinciale ambities.

### **Locaties**

In het IVG worden de (nationale en regionale) grootschalige woningbouwlocaties (GWL en RGL) en overige grootschalige locaties in Gelderland opgenomen. Het gaat hierbij om locaties waar in de periode t/m 2034 ten minste 1.000 woningen in ontwikkeling worden gebracht. Dit zijn de volgende locaties:

- (Nationale) grootschalige woningbouwlocaties (GWL): Nijmegen Kanaalzone, Nijmegen Stationsgebied, Spoorzone Arnhem-Oost, Apeldoorn Binnenstad–Spoorzone–Kanaalzone, en grootschalig woningbouwgebied Foodvalley (Ede Doesburgerbroek, Ede Zuidoost en Barneveld Bloemendal).
- (Regionale) grootschalige woningbouwlocaties (RGL): Doetinchem Stad, Nijkerk Regiopoort, Wageningen KennisAs, Ede Stad, Ede de Klomp, Nijmegen Waalsprong, Arnhem Westflank, Arnhem Centrum Zuid, Harderwijk Stationsgebied, Wijchen-West, Zutphen de Hoven, Spoorzone Liemers, Tiel Passewaaij en Apeldoorn Zuidrand;
- Gelderse grootschalige woningbouwlocaties: Barneveld Zuid, Culemborg Stationskwartier en Putten Zuid.

### **Verdelingssystematiek middelen IVG**

De verdeling van de IVG-middelen is gebaseerd op een vast bedrag per woning van €2.000 per woning. Met dit bedrag wordt voldoende slagkracht gegenereerd om effect te sorteren en dit is tegelijkertijd passend bij de beschikbare middelen van Gelderland. Daarnaast zorgt een vast bedrag per woning ervoor dat er snel duidelijkheid is over welk budget beschikbaar is per locatie en is er geen tijdrovend proces nodig om te komen tot een verdeling. De verwachting is dat in het IVG ongeveer 74.000 woningen worden opgenomen. Op basis van de aangeleverde projectinformatie zijn er daarvan nu ongeveer 55.000 concreet in beeld. Dit vertaalt zich naar een noodzakelijk budget van 110 tot 150 miljoen. Er is nu 27,5 miljoen beschikbaar.

De beschikbare middelen zijn verdeeld op basis van:

- De hardheid van de plannen (planstatus);
- De planning van de start bouw;
- Regionale spreiding.

Om te komen tot een evenwichtige verdeling tussen de middelgrote en kleine steden enerzijds en de grote steden anderzijds is ervoor gekozen om voor de middelgrote en kleine steden een bijdrage toe te kennen voor de woningen in de jaren 2026 en 2027, en voor de grote steden alleen het jaar 2026. Dit resulteert in een verdeling van 40% voor de middelgrote en kleine steden en 60% voor de grote steden. Deze verdeling past goed bij de hoeveelheid woningen die t/m 2034 op deze locaties worden gerealiseerd. Namelijk circa 64% in de grote steden en 36% in de middelgrote en kleine steden. De middelgrote en kleine steden krijgen dus relatief iets meer. De verdeling van de middelen is als zodanig op 14 oktober 2025 vastgesteld door GS.

Middelgrote en kleine steden		Grote steden	
Locatie	Bijdrage	Locatie	Bijdrage
Barneveld Bloemendal	€0	Apeldoorn BSK	€3.850.000
Barneveld Zuid	€650.000	Apeldoorn Zuidrand	€0
Culemborg Stationskwartier	€1.150.000	Arnhem Centrum Zuid	€1.500.000
Doetinchem Stad aan de Oude IJssel	€1.100.000	Arnhem Westflank	€1.500.000
Harderwijk Stationsgebied	€1.000.000	Arnhem-Oost Spoorzone	€2.800.000
Nijkerk Regiopoort	€1.900.000	Ede Doesburgerbroek	€0
Putten Zuid	€600.000	Ede de Klomp	€0
Spoorzone Liemers	€1.750.000	Ede Stad	€500.000
Tiel Passewaaij	€650.000	Ede Zuidoost	€0
Wageningen Kennisas	€1.200.000	Nijmegen Kanaalzone	€4.350.000
Wijchen-West	€1.000.000	Nijmegen Stationsgebied	€0
Zutphen de Hoven	€0	Nijmegen Waalsprong	€2.000.000
<b>Totaal</b>	<b>11.000.000 (40%)</b>	<b>Totaal</b>	<b>16.500.000 (60%)</b>

### Overzicht maatregelen per locatie

Op basis van het verdelingsbesluit zijn er in samenspraak en samenwerking met de gemeenten bestedingsvoorstellen opgesteld.

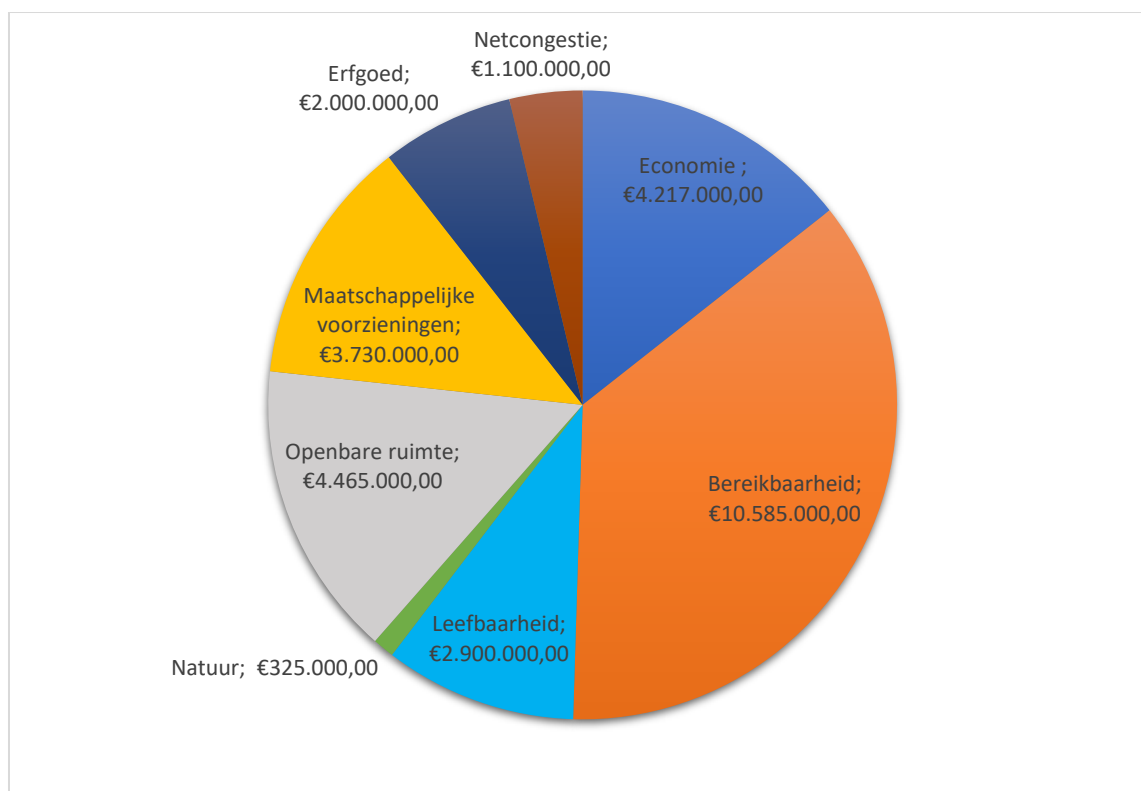
Hieronder een overzicht van de voorgenomen maatregelen per gemeente:

Locatie	Maatregelen	Hoofdthema	Bijdrage per maatregel
Apeldoorn	Realiseren van een wijkhub	Bereikbaarheid	€ 3.850.000
Arnhem Spoorzone	Transformatie woon-werklocatie PostNL-gebouw	Economie	€ 1.700.000
Arnhem Spoorzone	Oprichten en inrichten Energie Management Systeem (EMS)	Netcongestie	€ 1.100.000
Arnhem Westflank	Realisatie doorfietsroute Om de Noord	Bereikbaarheid	€ 1.500.000
Arnhem Centrum Zuid	Realiseren uitbreiding buurtcentrum en versterken openbare ruimte	Maatschappelijke voorzieningen en openbare ruimte	€ 1.500.000
Culemborg	Aankoop gebouw voor maatschappelijke voorziening	Maatschappelijke voorzieningen	€ 1.150.000
Doetinchem	Inrichting openbare ruimte Buurtplein, Naoberplein en Hamburgerbroekpark	Openbare ruimte	€ 1.100.000
Harderwijk	Realisatie mobiliteitshub voor deelauto's in Kranenburg	Bereikbaarheid	€ 650.000
Harderwijk	Ontwikkeling twee buurtkamers voor bewoners Nieuw Weiburg	Leefbaarheid	€ 350.000
Liemers	Herinrichting stationsplein Zevenaar	Openbare ruimte	€ 610.000
Liemers	Realiseren van een verkeersregelinstallatie (VRI) Zevenaar	Bereikbaarheid	€ 200.000
Liemers	Realiseren fietsverbinding Westervoort	Bereikbaarheid	€ 585.000
Liemers	Realiseren parkeervoorziening Westervoort	Bereikbaarheid	€ 150.000
Liemers	Herinrichting centrum Westervoort	Economie	€ 167.000
Nijkerk	Verbreding Corlaerpad – Fietsverbinding Spoorkamp–Doornsteeg	Maatschappelijke voorzieningen	€ 630.000
Nijkerk	Mobiliteitshub Stadshaven	Bereikbaarheid	€ 630.000
Nijkerk	Aanpassingen Torenstraat en Huserstraat en Holkerstraat en de Brink	Bereikbaarheid	€ 630.000
Nijmegen Waalsprong	Plaatsing geluidsschermen spoor Waalsprong	Leefbaarheid	€ 2.000.000
Nijmegen Kanaalzone	Uitvoeren archeologisch onderzoek en bodemsanereringen Winkelsteeg	Erfgoed	€ 2.000.000

Nijmegen Kanaalzone	Realiseren tunnelbak voor toegang parkeerkelder voor winkelcentrum Dukenburg	Economie en bereikbaarheid	€ 2.350.000
Putten	Realiseren van een ontmoetingsruimte	Leefbaarheid	€ 100.000
Putten	Realiseren fietsverbindingen van Halvinkhuizen naar centrum dorp	Bereikbaarheid	€ 250.000
Putten	Inrichten compensatiegebied das	Natuur	€ 130.000
Putten	Realiseren decentrale waterzuivering	Openbare ruimte	€ 120.000
Tiel	Realisatie verdere sluiting en aansluiting op de rondweg	Bereikbaarheid	€ 300.000
Tiel	Realiseren voorzieningencluster Passewaaij	Leefbaarheid	€ 100.000
Tiel	Realisatie groenblauwe parkzone	Openbare ruimte	€ 250.000
Wageningen	Realisatie gezamenlijke ontmoetingsruimte Vadapark	Leefbaarheid	€ 100.000
Wageningen	Herinrichting Marijkeweg tot woonstraat	Bereikbaarheid	€ 400.000
Wageningen	Realisatie tweede brug over de Singel	Bereikbaarheid	€ 700.000
Wijchen	Realiseren rotonde kruispunt Randweg-Noord Kraaijenberg	Bereikbaarheid	€ 575.000
Wijchen	Realisatie van drie bevereilanden	Natuur	€ 175.000
Wijchen	Aanvullend groen rondom de Vormers	Openbare ruimte	€ 250.000
Barneveld	Realiseren veilige oversteek school Lunterseweg	Leefbaarheid	€ 200.000
Barneveld	Realisatie van parkzone in wijk De Burgt met bovenwijkse speel- en maatschappelijke voorziening	Openbare ruimte en maatschappelijke voorzieningen	€ 450.000
Ede	Inrichten van groene stadslopers en parken Ede Stad	Openbare ruimte	€ 250.000
Ede	Vergroenen openbare ruimte Wethoudersbuurt	Openbare ruimte	€ 250.000

## Verdeling per thema

Het IVG heeft als doel bij te dragen aan realisatie van de integrale verstedelijkingsopgave. Hiernaast een overzicht van de verdeling van de voorgenomen IVG-bijdragen naar thema.



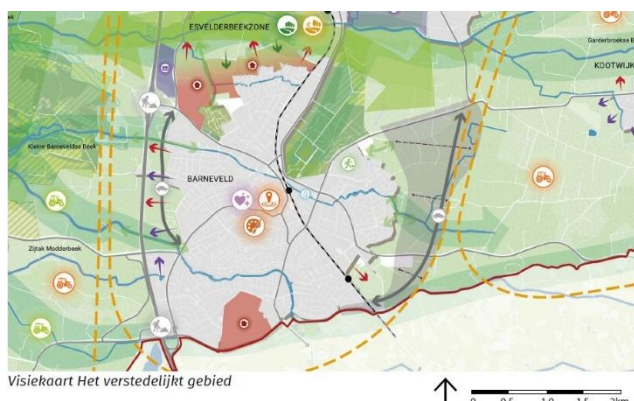
## Leeswijzer

Het programma IVG is een gebiedsgericht programma. In de volgende hoofdstukken is per IVG-locatie een uitwerking van de inzet van het IVG opgenomen. Dit bestaat uit: (1) een gebiedsbeschrijving; (2) een overzicht en toelichting op de maatregelen die door het IVG mogelijk worden gemaakt; (3) waar mogelijk een vooruitblik op toekomstig noodzakelijke maatregelen. De maatregelen opgenomen onder punt 2 worden met de vaststelling van dit programma, middels een subsidieregeling, ondersteund. Met de vaststelling van het IVG is de samenwerking van de provincie met de IVG-gemeenten niet afgerond. In de tweede helft van 2026 en begin 2027 worden, in samenwerking met de gemeenten, verdere maatregelen vereist voor de integrale verstedelijking in kaart gebracht. Hiervoor dienen indien aanwezig de toekomstige maatregelen als bespreekstuk. Dat betekent dat er over de opgenomen toekomstige maatregelen nog geen overeenstemming is.

# Barneveld

## Zuidoost

Barneveld Zuidoost betreft een uitbreidingsopgave aan de zuidzijde van de kern Barneveld, die aansluit op de gemeentelijke koers, de Omgevingsvisie Barneveld 2040 en de Woondeal Foodvalley. Het gebied wordt ontwikkeld als een gefaseerde uitbreiding met nieuwe woonbuurten in een groen en klimaatadaptief profiel. Daarbij wordt ingezet op een zorgvuldige landschappelijke inpassing, robuuste groen- en waterstructuren en sterke fiets- en loopverbindingen.



De ontwikkeling past binnen de bredere groeistrategie van Barneveld, waarin gefaseerde uitbreiding wordt benut om de woningbouwopgave te realiseren en tegelijkertijd de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid te waarborgen. Er wordt voortgebouwd op eerdere ervaringen met grootschalige uitbreidingen, onder meer op het gebied van fasering, woningprogrammering en de integratie van groen en water.

Binnen Barneveld Zuidoost worden tot en met 2034 circa 1.500 woningen ontwikkeld, met een evenwichtige mix van 2/3 betaalbare woningen waarvan 30% sociale huur. De locatie heeft momenteel geen rijksstatus als grootschalige woningbouwlocatie, maar het verkrijgen daarvan is een gezamenlijke ambitie van de gemeente en de provincie. Er is een IVG-bijdrage van €650.000 beschikbaar.

Maatregelen	Aantal woningen <sup>1</sup>	Kosten	Bijdrage IVG
(1) Gedeeltelijke aanpassing Lunterseweg ten behoeve van realisatie veilige oversteek nabij school.	1500	Begroting volgt in najaar	€ 200.000
(2) Realisatie van parkzone in wijk De Burgt, waaronder bovenwijkse speelvoorziening en bovenwijkse maatschappelijke functie.		€ 4.000.000	€ 450.000

### Toelichting op de maatregelen

- (1) Door de inwonergroei van Barneveld, moet het Van Lodenstein College (VLC) fors uitbreiden. Uit oogpunt van duurzaam ruimtegebruik wil het VLC afspraken maken met de Adullamkerk waarmee een deel van het personeel van het VLC op schooldagen bij de Adullamkerk kan parkeren. Door dit dubbelgebruik kan de aanleg van tientallen parkeerplaatsen bij het VLC worden voorkomen. Tussen het VLC en de kerk ligt de Lunterseweg. De Lunterseweg is een drukke gebiedsontsluitingsweg, waar de oversteekbaarheid van voetgangers niet optimaal is. De verwachte verkeersgroei als gevolg van woningbouw in Barneveld Zuid versterkt dit probleem. Ondanks de beoogde aanleg van de oostelijke rondweg Barneveld, zal de Lunterseweg een druk bereden wegblijven. Om het gebruik van de parkeerplaatsen bij de kerk aan te moedigen,

<sup>1</sup> Betreft het direct aantal woningen waarop de maatregel impact heeft.

is het wenselijk dat er een veiligere voetgangersoversteek wordt gerealiseerd. Het IVG draagt bij aan een veilige verkeerssituatie.

- (2) De Burgt vormt een belangrijk onderdeel van Barneveld Zuid. Bewoners geven zelf nadrukkelijk aan behoefte te hebben aan een robuuste, groene en bovenwijkse parkzone. In deze parkzone komt ruimte voor een bovenwijkse speelvoorziening, openbare ruimte die uitnodigt tot beweging en ontmoeten en een nog nader in te vullen maatschappelijke functie. Het IVG draagt hiermee bij aan een prettige leefomgeving.

#### Toekomstige ingrepen

Op dit moment is er nog geen concreet zicht op toekomstig noodzakelijke ingrepen. Dit wordt in het najaar 2026 ambtelijk en bestuurlijk met de gemeente verder besproken.

## **Bloemendal (GWL)**

In Barneveld wordt in Bloemendal een grootschalige uitbreidingslocatie ontwikkeld aan de noordzijde van de kern. Deze locatie maakt onderdeel uit van het grootschalige woningbouwgebied Foodvalley en is in de Nota Ruimte aangewezen als nationale grootschalige woningbouwlocatie (GWL). Binnen deze gebiedsontwikkeling worden t/m 2034 circa 2.000 woningen ontwikkeld.

De gebiedsontwikkeling van Bloemendal betreft een uitbreiding van het bestaand stedelijk gebied, waarbij nieuwe woonbuurten worden ontwikkeld in samenhang met het omliggende landschap en bestaande wijken. Het gebied wordt gefaseerd ontwikkeld en kent een programmatische mix van woningtypen, gericht op starters, gezinnen en doorstromers. Daarbij is 24% van de woningen sociale huur, 40% betaalbare koop. De overige woningen zijn dure koop.

De ontwikkeling is gebaseerd op een ruimtelijk raamwerk waarin groen- en waterstructuren leidend zijn voor de inrichting van het gebied. Er wordt ingezet op een klimaatadaptieve en toekomstbestendige woonomgeving, met aandacht voor openbare ruimte, biodiversiteit en een goede landschappelijke inpassing. Daarnaast wordt gewerkt aan de aanleg van nieuwe infrastructuur, fiets- en wandelverbindingen en de aansluiting op bestaande voorzieningen.

Bloemendal levert een belangrijke bijdrage aan de woningbouwopgave binnen Barneveld en de bredere regio Foodvalley. Met de realisatie van deze locatie wordt ingezet op een evenwichtige uitbreiding van de kern Barneveld, waarbij wonen, bereikbaarheid en leefomgeving integraal worden ontwikkeld. Er is momenteel geen IVG-bijdrage beschikbaar.

### Toekomstige ingrepen

Op dit moment is er nog geen concreet zicht op toekomstig noodzakelijke ingrepen. Dit wordt in het najaar 2026 ambtelijk en bestuurlijk met de gemeente verder besproken.

# Culemborg

## Stationskwartier

In Culemborg wordt het Stationskwartier ontwikkeld tot een gemengde, stedelijke wijk op basis van inbreiding en transformatie. Deze locatie heeft momenteel geen rijksstatus als grootschalige woningbouwlocatie, maar het verkrijgen daarvan is een gezamenlijke ambitie van de gemeente en de provincie. Op het voormalige bedrijventerrein Pavijen I en in de aangrenzende stationsomgeving worden tot en met 2034 circa 3.000 woningen ontwikkeld. Hiervan is 32% sociale huur en 40% betaalbare koop.



Het Masterplan Stationsomgeving, vastgesteld door de gemeenteraad in 2024, vormt het ruimtelijk kader voor deze ontwikkeling. De nieuwe wijk krijgt een stedelijk woonmilieu met hogere bouwvolumes dan traditioneel in Culemborg, gecombineerd met een breed werkprogramma en voorzieningen. In het gebied wordt nadrukkelijk ingezet op functiemenging, waarbij wonen en werken op verschillende schaalniveaus worden geïntegreerd. Denk aan kleinschalige bedrijvigheid zoals ateliers tot kantoorruimten en werkhubs nabij het station. Hierdoor ontstaat een levendig gebied waar wonen en werken elkaar versterken, reisbewegingen worden beperkt en dagelijkse voorzieningen en werkplekken op loop- en fietsafstand beschikbaar zijn.

Een belangrijk onderdeel van de ontwikkeling is de gefaseerde transformatie van bestaande bedrijfsperven. In overleg met ondernemers wordt bepaald waar bedrijven kunnen worden behouden, ingepast of verplaatst. Dit maakt het mogelijk om bestaande werkgelegenheid te behouden én tegelijkertijd nieuwe, beter passende werkmilieus toe te voegen, gericht op een stedelijke en toekomstbestendige economie. De nabijheid van het station versterkt dit door de bereikbaarheid voor werknemers en bezoekers te vergroten. De ontwikkeling omvat daarnaast een groot wijkpark van circa 2 hectare, nieuwe stationspleinen en een onderdoorgang voor langzaam verkeer, waarmee de oost-westverbinding in de stad wordt versterkt en de samenhang tussen de verschillende delen van Culemborg verbetert.

Het Stationskwartier wordt ingericht als een autoluwe, groene en toekomstbestendige woonwijk, waar parkeren hoofdzakelijk in hubs plaatsvindt en waar lopen, fietsen en OV centraal staan. De woningprogrammering richt zich overwegend op één- en tweepersoonshuishoudens en wordt aangevuld met voorzieningen, robuuste groenstructuren en hoogwaardige verbindingen met de omliggende stad, waaronder deelgebieden als Houtvijver en PerronC waar reeds planvorming en voorbereiding plaatsvinden.

Binnen de gebiedsontwikkeling wordt nadrukkelijk ingezet op het versterken van leefbaarheid, sociale cohesie en ontmoeting als integrale opgave. Dit krijgt vorm door een zorgvuldig ontworpen openbare ruimte, actieve en programmatische plinten en de toevoeging van collectieve en sociaal-maatschappelijke voorzieningen. Door het faciliteren van informele verblijfsplekken, gedeelde voorzieningen en buurtgerichte initiatieven wordt een inclusieve en verbonden

leefomgeving gerealiseerd, waarin sociale interactie, gemeenschapsvorming en betrokkenheid van bewoners structureel worden gestimuleerd.

Er is een IVG-bijdrage van €1.150.000 beschikbaar.

Maatregelen	Aantal woningen	Kosten	Bijdrage IVG
Realisatie van een maatschappelijke voorziening	1.700	€ 1.600.000	€ 1.150.000

#### Toelichting op de maatregel

In het gebied worden veel woningen toegevoegd (een kwart van de stad) met een hoge mate van stedelijkheid. Voor de leefbaarheid staat daar tegenover dat het gebied autoluw en groen wordt ingericht, met onder andere een groot wijkpark. Twee werk-woningen met bedrijf aan huis, op het bedrijventerrein staan hiervoor in de weg en belemmeren ontwikkelmogelijkheden voor hier geplande maatschappelijke voorzieningen. We willen proberen de percelen te verwerven en ze dan in te zetten voor een maatschappelijke voorziening in de wijk.

De intentie is om in de twee woningen een doorlopende, seizoensgerichte programmering van culturele activiteiten, creatieve workshops, beweegactiviteiten, ontmoetingen en groene initiatieven, te realiseren. We willen in het Stationskwartier werk maken van gemeenschapsvorming en 'sociaal duurzaam samenwonen'. We willen dat de bewoners van Stationskwartier meer voor elkaar moeten gaan zorgen en dat heeft gevolgen voor de manier waarop we gaan bouwen en het gebied ontwikkelen. Daar past bij het versterken van de leefbaarheid en sociale samenhang in het gebied door de twee woningen tijdelijk maatschappelijk in te zetten. Het beoogde resultaat is dat we gezamenlijke activiteiten in en rond het Stationskwartier realiseren.

#### Toekomstige ingrepen

Op dit moment is er nog geen concreet zicht op toekomstig noodzakelijke ingrepen. Dit wordt in het najaar 2026 ambtelijk en bestuurlijk met de gemeente verder besproken.

## Doetinchem

### Stad aan de Oude IJssel (RGL)

In Doetinchem wordt binnen de Spoorzone en binnenstad (het gebied tussen binnenstad, station, de Oude IJssel en de Fabriekstraat) een grootschalige inbreidings- en transformatielocatie ontwikkeld, gericht op de ontwikkeling van een nieuwe stedelijke wijk waar wonen, werken, leren en mobiliteit samenkomen.



Doetinchem Stad is in de Nota Ruimte aangewezen als regionaal grootschalige woningbouwlocatie (RGL). Het is een gezamenlijke wens van de gemeente en de provincie om toe te werken naar de aanwijzing als nationale grootschalige woningbouwlocatie. Het gebied heeft een omvang van circa 53 hectare en wordt stap voor stap omgevormd tot een levendig, duurzaam en toekomstbestendig stadsdeel. Binnen deze ontwikkeling worden 2000 woningen tot en met 2034 voorzien, als onderdeel van de door de gemeente uitgesproken ambitie om richting 2036 door te groeien naar 70.000 inwoners. De Spoorzone vormt daarmee een strategisch gebied voor binnenstedelijke groei, waarbij nieuwe stedelijke woonmilieus op loopafstand van centrum, station en de rivier worden toegevoegd. Door het Rijk is met de recente tranche middelen voor wonen en mobiliteit circa 20 miljoen toegekend aan het bereikbaar maken van de woningbouw in Doetinchem Stad.

De gebiedsontwikkeling richt zich op de transformatie van verouderde werk- en bedrijventerreinen naar gemengde stadswijk met ruimte voor wonen, werken, onderwijs, maatschappelijke functies, mobiliteitshubs en vergroening, waaronder de aanleg van het Hamburgerbroekpark dat de relatie met het landschap en de rivier herstelt. De Spoorzone wordt ontwikkeld volgens een duurzaam mobiliteitsconcept (STOMP), met een autoluwe opzet, een nieuw mobiliteitshub en verbeterde verbindingen tussen station en binnenstad. Daarnaast wordt ingezet op circulaire bouw, energieneutrale concepten en innovatieve werkmilieus, waarmee het gebied een voorbeeldfunctie krijgt binnen de regionale 'Cirkelregio' Achterhoek. Er is een IVG-bijdrage van €1.100.000 beschikbaar

Maatregelen	Aantal woningen	Kosten	Bijdrage IVG
Inrichten Buurplein, Noaberplein en Hamburgerbroekplein	2000	€ 2.570.471	€ 1.100.000

#### Toelichting op de maatregel

Het doel van de maatregel is het inrichten van een groene parkachtige stadslaan (het Hamburgerbroekpark) met ontsluiting van het Buurplein en het Noaberplein. Door de bijdrage van het IVG wordt de kwaliteit van de openbare ruimte op niveau gebracht voor de eerste bewoners van de Spoorzone. Dat betekent een impuls voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en klimaatbestendigheid van de nieuwe woon- en werklocaties:

- Bereikbaarheid: Het Hamburgerbroekpark vormt een belangrijke schakel voor fietsers en voetgangers in de Spoorzone, bijvoorbeeld richting het station of, via het Noaberplein richting de binnenstad. Ook verbindt de nieuwe straat de Spoorzone met de parkeervoorzieningen rondom het station. Zo kunnen bezoekers parkeren in de

mobilitieithub Station Doetinchem en lopen zij via het groene park zo naar de verschillende woningen en voorzieningen in het gebied.

- **Leefbaarheid:** Hamburgerbroekpark zal verkeersveilig ingericht worden; er komt ofwel een vrijliggend fietspad dan wel een smalle rijbaan, met als gevolg snelheidsverlaging van motorvoertuigen (zie ook de dwarsdoorsnede op laatste pagina van dit document). Het Hamburgerbroekpark transformeert in een ruime, groene stadslaan met veel groen, bomen en ruimte voor wandelen en spelen. Zo ontstaat een groene, gezonde leefomgeving waar de Doetinchemmers graag verblijven en bewegen.
- **Klimaatbestendigheid:** De locatie wordt een klimaatadaptieve omgeving waar ruimte is voor waterberging en -infiltratie en waar bomen voor schaduw zorgt en de inrichting bijdraagt aan de biodiversiteit. Dit betreft in algemene zin wadi's langs de straten, parkruimtes met waterbuffers en ook binnentuinen met waterberging. Water zorgt hierbij voor een kwaliteitsimpuls in plaats van overlast. In specifieke zin voor dit plangebied blijkt uit een eerste globale quickscan dat er in het woningbouwplan Naoberhoek een waterprobleem ontstaat, als we hier geen maatregelen treffen. Voor nieuwbouw geldt dat er 20 mm waterberging op eigen terrein wordt gerealiseerd; bijvoorbeeld door grasdaken en/of ondergrondse infiltratievoorzieningen. In het plangebied Naoberhoek zelf is er beperkt ruimte voor waterberging; het toekomstige Hamburgerbroekpark biedt die ruimte wel. Door het hemelwater af te wentelen naar het park kunnen we Naoberhoek waterrobuust realiseren. Hoe de opvang van hemelwater in het Hamburgerbroekpark te realiseren is afhankelijk van de benodigde kubs berging. We denken hierbij zowel aan wadi's alsook aan ondergrondse voorzieningen (IT- of bergingsriolen). Er wordt thans gewerkt aan een watertoets, welke de inzichten gaat geven hoeveel capaciteit we exact nodig hebben voor waterberging in het Hamburgerbroekpark en welke voorzieningen hier het beste bij passen.

Met de bijdrage van het IVG wordt de realisatie financieel haalbaar.

#### Toekomstige ingrepen

Op dit moment is er nog geen concreet zicht op toekomstig noodzakelijke ingrepen. Wel heeft Doetinchem het gebiedsprogramma voor de Stad aan de Oude IJssel vastgesteld. Dit wordt in het najaar 2026 ambtelijk en bestuurlijk met de gemeente verder besproken.

## Harderwijk

### Harderwijk Stationsgebied (RGL)

In Harderwijk wordt de komende jaren op meerdere locaties gewerkt aan het realiseren van woningbouw. Een belangrijke grote locatie is Harderwijk Stationsgebied. Deze locatie is in de Nota Ruimte aangewezen als regionale grootschalige woningbouwlocatie (RGL). De gebiedsontwikkeling bestaat uit twee woningbouwprojecten: Kranenburg en Nieuw Weiburg.



In Kranenburg worden ongeveer 500 woningen voorzien. De gemeente past hier de aanpak aan vanwege stikstof en start met een proefproject met emissieloos wonen. Daarbij worden in het stafgebouw van het voormalige Opleidingscentrum Infanterie betaalbare en duurzame starterswoningen ontwikkeld. Dit proefproject wordt gebruikt om te onderzoeken hoe een woonwijk zonder uitstoot in de praktijk kan functioneren, welke keuzes dit vraagt op het gebied van mobiliteit en energievoorziening en hoe dit uiteindelijk vorm krijgt in de verschillende juridische omgevingsprocedures.

Nieuw Weiburg, waar circa 1.100 woningen zijn gepland, wordt herontwikkeld van een voormalig bedrijventerrein tot een nieuw, levendig stadsdeel. Het gebied krijgt een mix van wonen, werken, leren en ontmoeten, met veel aandacht voor groen, duurzaamheid en autoluwe straten. De woningen zijn grotendeels betaalbare woningen voor starters en mensen met een laag- en middeninkomen. Daarnaast komt er een centrale Challengeboulevard die fungeert als ontmoetingsplek en belangrijke route van het station richting de binnenstad. Er is een IVG-bijdrage van €1.000.000 beschikbaar.

Maatregelen	Aantal woningen	Kosten	Bijdrage IVG
(1) Realisatie mobiliteitshub voor deelauto's	500	€ 1.426.249	€ 650.000
(2) Ontwikkeling twee buurtkamers voor bewoners	1.100	€ 372.750	€ 350.000

#### Toelichting op de maatregelen

- (1) De beoogde mobiliteitshub staat ten dienste van het proefproject 'POC-OCI' (dit is een subproject van Kranenburg) waarin het nieuwe concept 'emissieloos wonen' centraal staat. Dit woonconcept maakt een stikstofvrije woonwijk mogelijk en is in Nederland nog niet eerder uitgevoerd. Het is een cruciale stap in de ontwikkeling van de woonwijk Kranenburg, waar 500 woningen gepland zijn. Zonder dit woonconcept is woningbouw op deze locatie niet mogelijk, omdat traditionele woningbouw (van meer dan 25 woningen) tot stikstofdepositie leidt. Een geslaagde proef met emissieloze woningen is de opstap die nodig is om vervolgens de volledige plancapaciteit van 500 woningen te realiseren. De 24 appartementen die tot dit proefproject behoren worden gerealiseerd in een bestaand stafgebouw op Kranenburg, dat in eigendom is van de gemeente. Een onvoorwaardelijk onderdeel hiervan is het bijbehorende mobiliteitsconcept, dat in de kern

draait om elektrisch deelvervoer. Een optimale gebruikerservaring van het mobiliteitsconcept vanaf het eerste moment is essentieel. Daarom wil de gemeente inzetten op het realiseren van een eerste kleinschalige mobiliteitshub. Op dit moment is nog niet bekend wat de omvang van het mobiliteitsconcept dient te zijn voor de totale gebiedsontwikkeling alsmede de eerste fase. Echter naar verwachting zal de capaciteit van deze hub (22 auto's) een groter aantal woningen kunnen bedienen dan de eerste 24. De opschaling van het mobiliteitsconcept moet vooruitlopen op de woningbouw om gebruikers te kunnen faciliteren. Met de bijdrage vanuit het IVG wordt de realisatie mogelijk gemaakt.

- (2) Buurtkamers kunnen een sleutelrol spelen in het laten “landen” van sociale cohesie in een nieuwe woonwijk. Ze zijn vaak klein van schaal, maar groot in effect. Dit is wat ze concreet kunnen bijdragen:
- **Ontmoeting zonder drempels (versnellen van pioniersfase)**  
In een nieuwe wijk kennen mensen elkaar nog niet. Bewoners van nieuwbouwwijken zijn vaak pioniers. Een buurtkamer biedt een laagdrempelige plek om elkaar toevallig én bewust te ontmoeten – zonder lidmaatschap of verplichting. Dat helpt om van anonieme burens echte gezichten te maken.
  - **Versneller van gemeenschapsgevoel**  
Samen koffiedrinken, een spelletjesavond, familiebijeenkomst, feest, taalles of buurtmaaltijd: zulke activiteiten zorgen ervoor dat bewoners zich onderdeel gaan voelen van “wij”. Dat gevoel van gedeeld eigenaarschap ontstaat veel sneller mét een fysieke ontmoetingsplek.
  - **Brug tussen verschillende groepen**  
Nieuwe wijken zijn vaak divers: jong/oud, koop/huur, verschillende culturele achtergronden. Buurtkamers kunnen fungeren als neutrale ontmoetingsruimte waar die groepen elkaar op een gelijkwaardige manier tegenkomen, in plaats van langs elkaar heen leven. Het is niet ‘jouw’ of ‘mijn’ plek. Dit heft hiërarchieën op tussen verschillende groepen bewoners.
  - **Ruimte voor bewonersinitiatief**  
Een buurtkamer is niet alleen een plek vóór bewoners, maar vooral ván bewoners. Als mensen er zelf activiteiten organiseren, vergroot dat betrokkenheid, onderling vertrouwen en verantwoordelijkheid voor de wijk. In de buurtkamer worden praktische tips gedeeld over de wijk, van goede aannemers tot de beste basisschool. Het kan tevens een podium bieden aan bewoners om initiatieven te starten, zoals een buurtmoestuin of een deelplatform voor gereedschap.
  - **Informele ondersteuning en signalering (preventie van isolatie)**  
In buurtkamers kunnen informele netwerken ontstaan: beheerders of vaste bezoekers merken het sneller op als iemand zich terugtrekt of hulp nodig heeft. Dat versterkt sociale veerkracht en voorkomt dat kleine problemen groot worden.
  - **Verbinding met professionals en voorzieningen**  
Buurtwerkers, welzijnsorganisaties of gemeente kunnen de buurtkamer ook gebruiken als uitvalsbasis. Dat verlaagt de afstand tussen bewoners en formele ondersteuning, wat vooral in een opstartende wijk waardevol is.
  - **Identiteit en “hart” van de wijk**  
Een buurtkamer kan uitgroeien tot het symbolische hart van de wijk: dé plek waar iets gebeurt. Dat helpt bewoners zich te identificeren met hun woonomgeving en er trots op te zijn.

Met de bijdrage vanuit het IVG wordt de realisatie mogelijk gemaakt.

### Toekomstige ingrepen

Met het realiseren van bovenstaande ingrepen en de bijdrage van de provincie wordt de ontwikkeling van Harderwijk Stationsgebied gedeeltelijk mogelijk gemaakt. Het is echter onvoldoende om de gebiedsontwikkeling volledig te realiseren. Om de verdere ontwikkeling van deze locatie ook in de toekomst mogelijk te maken zijn er nog verdere ingrepen in het gebied wenselijk:

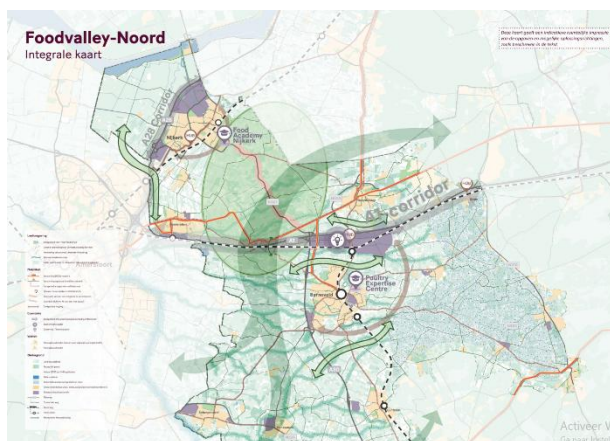
Ingrepen	Thema	Kosten (indicatief)
Bodemsanering Sanering van de bodem op twee vervuilingslocaties.	Hinder	€ 60.000
Invoeren parkeerregulering gebied Parkeerregulering is nodig om waterbedeffering in de omgeving te voorkomen.	Bereikbaarheid	€ 200.000
Reconstructie Mecklenburglaan Verkeer wordt ontsloten richting Oranjelaan. Daarvoor moet de Mecklenburglaan gedeeltelijk aangepast/heringericht worden naar eenrichtingsverkeer.	Bereikbaarheid	€ 850.000
Sanerings- en sloopkosten Nieuw-Weiburg Sloop bestaande opstallen en sanering bodem.	Hinder	€ 880.000
Verplaatsingskosten nutsvoorzieningen Het betreft het verplaatsen van een tweetal middenspanningstations die in het toekomstig openbaar gebied staan.	Openbare ruimte	€ 254.000
Verleggen en vergroten bestaande riolering Het riool wordt vergroot ten behoeve van de ontwikkeling en om bestaande wateroverlast weg te nemen.	Openbare ruimte	€ 170.000
Reconstructie wegen en aanleg ovatonde Het gaat deels om het verleggen van een bestaande gebiedsontsluiting en de aanleg van een ovatonde.	Bereikbaarheid	€ 3.870.000

# Nijkerk

## Regiopoort (RGL)

### Regiopoort (RGL)

De Regiopoort Nijkerk vormt een belangrijke inbreidingslocatie binnen de verstedelijkingsstrategie in de Foodvalley Noord, waarin centraal gelegen OV-knooppunten worden benut voor grootschalige binnenstedelijke woningbouw. Deze locatie is in de Nota Ruimte aangewezen als regionale grootschalige woningbouwlocatie (RGL). Regiopoort is nog niet door het Rijk aangewezen voor een status voor grootschalige woningbouw. Dit is wel een wens van de gemeenten en provincie.



Het stationsgebied van Nijkerk is in dit kader aangewezen als potentieel ontwikkelgebied, waarbij de nabijheid van wonen, werken en openbaar vervoer leidend is voor de ruimtelijke opbouw. De gemeente bereidt integrale plannen voor waarin circa 3.300 woningen tot en met 2034 worden ontwikkeld, verspreid over meerdere deelgebieden die samen de Regiopoort vormen. Deze plannen bouwen voort op het ontwikkelbeeld Regio Amersfoort en de omgevingsvisie Nijkerk 2040, waarin het station en omliggende zones zijn aangewezen als groeipunt voor stedelijke woningbouw met ook hoogbouw en gemengde stedelijke functies. Daarnaast zijn er hoge economische ambities om in het stationsgebied een hotspot te creëren. Het station wordt ontwikkeld naar een bestemming waar het prettig verblijven is en welke een eigen identiteit heeft. Bij de verdeling van de middelen voor wonen en mobiliteit zijn er door Rijk, regio en provincie afspraken gemaakt over de Veluwelijn waarmee het mogelijk wordt om een IC-station te realiseren. Het Rijk stelt hiervoor 98,7 miljoen euro beschikbaar Veluwelijn en Gelderland 33,8 miljoen euro. Nijkerk Regiopoort profiteert in grote mate van de realisatie van deze infrastructurele verbetering.

Binnen de Regiopoort worden diverse bestaande bedrijfs- en stedelijke functies getransformeerd, variërend van het stationsgebied, Luxool, Spoorkamp en Stadshaven tot aanvullende locaties in Oostelijk Nijkerk. Het gebied ontwikkelt zich tot een stedelijk, gemengd en OV-georiënteerd woonmilieu met ruimte voor hoogbouw, betere overstapvoorzieningen en een versterkte P+R-structuur. Er is een IVG-bijdrage van €1.900.000 beschikbaar.

Maatregelen	Aantal woningen	Kosten	Bijdrage IVG
(1) Verbreding Corlaerpad – Fietsverbinding Spoorkamp– Doornsteeg	3497	€ 1.820.000	€ 630.000
(2) Aanpassingen Torenstraat, Huserstraat, Holkerstraat en de Brink		€ 700.000	€ 630.000
(3) Realisatie van een mobiliteitshub		€ 2.200.000	€ 630.000

### Toelichting op de maatregelen

- (1) De woningbouwlocaties Spoorkamp en Doornsteeg vallen beide binnen 'Regiopoort Nijkerk'. Het Corlaerpad vormt een belangrijke schakel tussen Spoorkamp en Doornsteeg. In de huidige situatie zijn de fietspaden echter smaller dan de actuele ontwerprichtlijnen voorschrijven. Dit zorgt niet alleen voor knelpunten in de doorstroming, maar het beïnvloedt ook de verkeersveiligheid en het comfort van fietsers en voetgangers. Om deze redenen is het wenselijk het bestaande fietspad te verbreden. Hiermee ontstaat meer ruimte voor veilig tweerichtingsverkeer en worden inhaal- en passeerbewegingen prettiger en overzichtelijker. Tegelijkertijd biedt de aanleg van een afzonderlijk voetpad een belangrijke kwaliteitsverbetering voor wandelaars. Door fiets- en voetverkeer duidelijk te scheiden, wordt het pad voor beide groepen veiliger en aantrekkelijker om te gebruiken.  
De voorgestelde aanpassingen sluiten naadloos aan bij de bredere mobiliteitstransitie waarin we inzetten op duurzame en actieve vormen van vervoer. Een comfortabel, toekomstbestendig en veilig Corlaerpad stimuleert bewoners en scholieren om vaker de fiets te pakken. Dit levert niet alleen mobiliteitswinst op, maar draagt ook bij aan leefbaarheid, gezondheid en klimaatdoelen.  
Met de verbreding van het pad en de bijbehorende aanpassingen aan bruggen en aansluitende infrastructuur ontstaat zo een hoogwaardige fiets- en wandelverbinding die klaar is voor de groei van de omgeving.  
De huidige beschikbare middelen zijn door het wegvallen van beoogde subsidieregelingen op dit moment ontoereikend om het project als geheel te realiseren. Het IVG draagt bij aan het verkleinen van het tekort.
- (2) De gemeente Nijkerk werkt volop aan een metamorfose van de binnenstad. Daarbij zijn ook aanpassingen bij de Torenstraat en de Huserstraat en de Holkerstraat en de Brink nodig. De projecten Wonen bij de Toren en het nieuwe Sint Jozef liggen bij de Grote Kerk. Dit is een van de meest iconische gebouwen van Nijkerk. Voor de Grote Kerk wordt een nieuw Kerkplein aangelegd dat qua uitstraling aansluit bij de binnenstad. De financiering hiervan is al opgenomen in de gemeentelijke begroting. Voor een toekomstbestendige ruimtelijke inpassing is echter meer nodig dan alleen de herinrichting van het Kerkplein. Door de verplaatsing van de hoofdentree van het nieuwe Sint Jozef zijn namelijk aanpassingen in de Torenstraat en Huserstraat noodzakelijk om een veilige en logische verbinding te creëren. Hiervoor is op dit moment nog geen financiering beschikbaar. Daarnaast is voor Wonen bij de Toren een goede ontsluiting van het binnenterrein belangrijk. Dit vraagt om een herinrichting van de Holkerstraat en de Brink, zodat daar tweerichtingsverkeer mogelijk wordt en de verkeersstromen beter aansluiten op de toekomstige situatie. Omdat deze straten bij het begin van het kernwinkelgebied liggen, draagt een goede ontsluiting bovendien bij aan de bereikbaarheid van het centrumgebied. Met de bijdrage vanuit het IVG wordt de realisatie mogelijk gemaakt.
- (3) Bij Stadshaven zijn plannen om een mobiliteitshub te ontwikkelen. Dit wordt een centrale plek die voorziet in de parkeerbehoefte die ontstaat door de bouw van de woningen. Door in deze nieuwe wijk een centrale plek te organiseren voor parkeren, kan een deel van de wijk autovrij worden ingericht waar meer ruimte is voor de fietser/voetganger en meer groen om in te verblijven. In de mobiliteitshub kan geparkeerd worden, kunnen elektrische voertuigen opladen en kan gebruik gemaakt worden van deelauto's en deelfietsen. Met een dak met zonnepanelen wordt hernieuwbare energie opgewekt, waardoor de hub bijdraagt aan een duurzame energievoorziening. De mobiliteitshub wordt gecombineerd met publieke functies waardoor de voorziening een meerwaarde oplevert dan enkel een parkeerfunctie voor de woningen in Stadshaven. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan een combinatie met een pick-up point voor pakketten of een

verhuurlocatie van fietsen en deelauto's. Op deze wijze wordt de mobiliteitshub een aanvulling voor het gebied die ook bijdraagt aan de sociale veiligheid van de voorziening doordat er meer activiteit en sociale controle ontstaat. De bijdrage vanuit het IVG maakt dat dit project daadwerkelijk gestart kan worden met een verkenning in 2027.

#### Toekomstige ingrepen

Op dit moment is er nog geen concreet zicht op toekomstig noodzakelijke ingrepen. Dit wordt in het najaar 2026 ambtelijk en bestuurlijk met de gemeente verder besproken.

## Putten

### Zuid (Halvinkhuizen)

In Putten wordt aan de zuidzijde van het dorp een omvangrijke uitbreidingsopgave gerealiseerd met de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk Halvinkhuizen. Deze gebiedsontwikkeling vormt het grootste woningbouwprogramma in de geschiedenis van Putten en geeft invulling aan de groeiende woningbehoefte voor starters, gezinnen en senioren. Binnen Halvinkhuizen worden circa 1.400 woningen tot en met 2034 gerealiseerd, passend bij het dorpse karakter van Putten en met veel aandacht voor groen, ontmoeting en maatschappelijke voorzieningen. De wijk wordt landschappelijk ingepast in het Puttense buitengebied en krijgt een groen en levendig profiel, met een gevarieerd woningaanbod en ruimte voor voorzieningen die bijdragen aan een toekomstbestendig woonmilieu.



De ontwikkeling van Halvinkhuizen vindt gefaseerd plaats en vormt een belangrijke pijler onder de lange termijn woningbouwstrategie van de gemeente, gericht op het vitaal houden van het dorp en het stimuleren van doorstroming op de woningmarkt. Naast de woningbouw wordt ingezet op goede fiets- en wandelverbindingen, groene openbare ruimte en een evenwichtige aansluiting op bestaande wijken en voorzieningen. Er is een IVG-bijdrage van €600.000 beschikbaar.

Maatregelen	Aantal woningen	Kosten	Bijdrage IVG
(1) Realiseren ontmoetingsruimte	1400	€ 500.000	€ 100.000
(2) Inrichten compensatiegebied voor de Das		€ 300.000	€ 130.000
(3) Realiseren fietsverbinding Halvinkhuizen naar Dorpscentrum		€ 700.000	€ 250.000
(4) Realiseren Decentrale waterzuivering		€ 1.000.000	€ 120.000

### Toelichting op de maatregelen

- (1) Door in de 1<sup>e</sup> fase een ontmoetingsruimte te realiseren draagt dit bij aan de sociale cohesie van de wijk.
- (2) In het gebied van Halvinkhuizen is een dassenburcht aanwezig. Om de woonwijk te kunnen realiseren moet de dassenburcht worden verplaatst en het foerageergebied worden gecompenseerd. Het compensatiegebied moet opnieuw worden ingericht.
- (3) We willen de fietspaden in Halvinkhuizen verbinden met bestaande fietspaden richting het centrum. Op deze wijze willen we inwoners van de nieuwe wijk stimuleren om per fiets naar het dorp te reizen in plaats van de auto.
- (4) De gemeente kijkt in overleg met het Waterschap om nabij Halvinkhuizen een lokale waterzuivering te realiseren. Het water voedt de zichtbare groenblauwe structuur in de wijk, die bijdraagt bij aan behoud en versterking van de biodiversiteit. Door lokaal zuiveren wordt waardevol zoetwater vastgehouden wat goed is voor het voorkomen van

verdroging en hittestress tegengaat. Bijkomend voordeel is dat water niet wordt afgevoerd naar de RWZI in Harderwijk die tegen het maximum van de capaciteit zit. De gemeente doet een financiële bijdrage en levert capaciteit voor het uitvoeren van het onderzoek.

Met bovengenoemde bijdragen aan deze maatregelen wordt de realisatie mogelijk gemaakt.

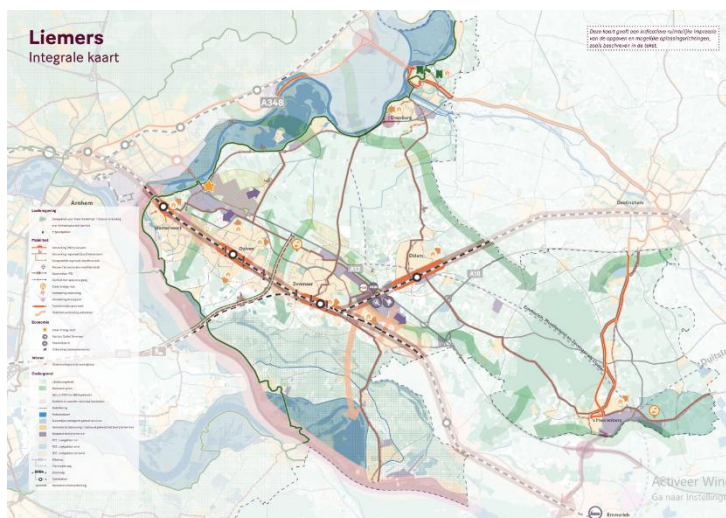
#### Toekomstige ingrepen

Op dit moment is er nog geen concreet zicht op toekomstig noodzakelijke ingrepen. Dit wordt in het najaar 2026 ambtelijk en bestuurlijk met de gemeente verder besproken.

## Spoorzone Liemers (Westervoort, Duiven en Zevenaar)

### Spoorzone Liemers

De Spoorzone Liemers, gelegen rond de OV-knooppunten van Westervoort, Duiven en Zevenaar, vormt een strategisch gebied binnen de NOVEX-verstedelijkingsstrategie van de Liemers, waarin inbreiding en uitbreiding worden gecombineerd om de woningbouwopgave te versnellen. Spoorzone Liemers is nog niet door het Rijk aangewezen voor een status voor grootschalige woningbouw. Dit is wel een wens van de gemeenten, GMR en provincie.



De GMR heeft in de Woondeal en Verstedelijkingsstrategie Arnhem–Nijmegen–Foodvalley de ambitie vastgelegd fors extra woningen te realiseren binnen bestaand stedelijk gebied, met spoorzones als één van de belangrijkste dragers voor duurzame verstedelijking. Binnen dit kader worden t/m 2034 circa 4.000 nieuwe woningen voorzien in de Spoorzone Liemers, als onderdeel van de doelstelling om tot 2040 8.000 woningen in ontwikkeling te brengen. De locatie ligt strategisch langs de spoorlijnen Arnhem–Doetinchem en Arnhem–Zevenaar/Emmerich en sluit aan op de stedelijke regiokernen van de Liemers, waar wonen, werken en voorzieningen geconcentreerd zijn. Deze ontwikkeling sluit aan bij de reeds gedane investeringen in de RegioExpres en het verlengen van de A15. Ook sluit het aan op het lopende traject voor het uitbreiden van de spoorcapaciteit op het traject Utrecht–Arnhem–Duitsland.

Deze gebiedsontwikkeling richt zich op slimme verdichting rondom stations, gecombineerd met gerichte uitbreidingslocaties aan de randen van de regiokernen, met aandacht voor wonen, werken, bereikbaarheid, leefbaarheid en een kwalitatieve invulling van de openbare ruimte. De Liemersedstrategie benadrukt de versterking van bestaande wijken, het benutten van transformatiekansen in bestaand stedelijk gebied en het realiseren van betaalbaar en gevarieerd woningaanbod, passend binnen de regionale woondeal. De bijzondere ligging tussen rivieren, natuur en logistieke corridors biedt kansen om mobiliteit, wonen, werken en recreëren in samenhang te ontwikkelen. Er is een IVG-bijdrage van €1.750.000 beschikbaar.

Maatregelen	Aantal woningen	Kosten	Bijdrage IVG
(1) Aanbrengen van een verkeerregelinstantie (VRI) bij spoorovergang Zevenaar	1055	€ 600.000	€ 200.000
(2) Herinrichting voorterrein en aansluiting op het Stationsplein Zevenaar		€ 1.760.000	€ 610.000
(3) Aanleggen fietsverbinding centrum-Westervoort-Noord		€ 2.500.000	€ 585.000
(4) Het realiseren van een gebouwde parkeervoorziening, Westervoort		€ 6.100.000	€ 150.000
(5) Het realiseren van een klimaatadaptieve en aantrekkelijke openbare ruimte in het centrum		€ 3.600.000	€167.000

### Toelichting op de maatregelen

- (1) De overweg wordt al jaren als een knelpunt in de verkeersveiligheid ervaren en staat al jarenlang in de top tien met meest onveilige spooroversteken van Nederland. Door de verwachte toename van verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling van het plan Enghuizen, zal de drukte op dit punt aanzienlijk toenemen. Om deze groei op een verkeersveilige manier te kunnen faciliteren, is het noodzakelijk om een VRI aan te brengen en te koppelen aan de verkeersregelsystemen van het spoor. Hiertoe is gekomen na nadrukkelijke afstemming met ProRail.
- (2) De herinrichting van het voorterrein van het plangebied is nodig om de ontsluiting mogelijk te maken. Dit heeft te maken met het verleggen van de ontsluiting tot de minimaal benodigde afstand tot het spoor, zoals met ProRail is afgestemd. Dit wordt daarbij gecombineerd met het toevoegen van een ontbrekende schakel in de fietsinfrastructuur. Voor het realiseren van deze maatregelen heeft de gemeente in augustus 2025 een WoKT-subsidieaanvraag gedaan en toegekend gekregen. Dit bestedingsvoorstel richt zich op een bijdrage aan dezelfde maatregelen, waardoor voorzien wordt in de benodigde regionale cofinanciering. Hiermee ontstaat een mooie samenwerking tussen rijk, provincie en gemeente om dit plan mogelijk te maken.
- (3) Voor het gebied rond de Dorpstraat en het station werkt de gemeente Westervoort aan een langzaamverkeersroute die de nieuwe wijk Westervoort-Noord verbindt met het station, het centrum en de snelfietsroute. Deze route moet autogebruik verminderen en de druk op het kruispunt Dorpstraat–Brugweg verlagen. Om de verbinding mogelijk te maken is herontwikkeling nodig van panden aan de Dorpstraat (100–108). Hiervoor is in 2025 een principebesluit genomen en zijn kavelpaspoorten en financiële doorrekeningen opgesteld. Naast de route ontstaat ruimte voor ca. 30 woningen nabij het station. Voor de realisatie is € 585.000 aan IVG-bijdrage nodig als aanvulling op de in augustus 2025 toegekende WoKT-cofinanciering.
- (4) Onderdeel van de herinrichting van de openbare ruimte in het centrum is de herinrichting en vergroening van het parkeerterrein, de verplaatsing entree AH en een nieuwe gebouwde parkeervoorziening onder de te realiseren appartementen. De inzet van IVG-middelen maakt het mogelijk om naast de reeds geplande gemeentelijke middelen, Rijksbijdrage (impulsaanpak winkelgebieden) en de bijdragen van eigenaar en AH een extra kwaliteitsslag, doormiddel van de gebouwde parkeervoorziening, te doen. Ruimtelijk is het namelijk niet mogelijk om kwaliteit toe te voegen zonder parkeerplaatsen in te leveren. Het gaat hierbij om een openbare parkeervoorziening.
- (5) De gemeente Westervoort werkt aan een klimaatadaptieve herinrichting van haar centrum. Bij de nadere en gedetailleerde uitwerking van de geselecteerde aannemer blijken de werkelijke kosten veel hoger te zijn dan de geraamde kosten. Deze kosten kunnen niet worden opgevangen zonder grote afbreuk te doen aan de vastgestelde uitgangspunten in het project. Om de randvoorwaardelijke kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte in de Kerkstraat en het centrum wel vorm te kunnen geven wil de gemeente € 167.000 uit IVG-middelen inzetten.

De gevraagde bijdrage heeft een duidelijk hefboomeffect: met de IVG-bijdrage wordt een grootschalige, binnenstedelijke woningbouwontwikkeling vlotgetrokken, terwijl tegelijkertijd wordt geïnvesteerd in een veilige en goed functionerende stationsomgeving.

### Toekomstige ingrepen

Met het realiseren van bovenstaande ingrepen en de bijdrage van de provincie wordt de ontwikkeling van Spoorzone Liemers gedeeltelijk mogelijk gemaakt. Het is echter onvoldoende om de gebiedsontwikkeling volledig te realiseren. Om de verdere ontwikkeling van deze locatie ook in de toekomst mogelijk te maken zijn er nog verdere ingrepen in het gebied noodzakelijk:

Ingrepen	Thema	Kosten (indicatief )
Ongelijkvloerse overwegen. Realisatie van 4 ongelijkvloerse spoorwegovergangen als randvoorwaardelijke investering voor kwalitatieve en logistieke inpassing van de woningbouwopgave.	Bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid	Naar verwachting € 20 mln tot € 30 mln per ongelijkvloerse overgang.
Verplaatsen bedrijven. Afhankelijk van te kiezen ontwikkelstrategie per terrein zal duidelijk worden wat er doormiddel van (binnenplanse of buitenplanse) verevening, subsidies/ bijdragen of macroaftopping noodzakelijk is.	Economie	e.e.a. afhankelijk van te kiezen ontwikkelstrategie per terrein.
Verplaatsen en treffen van maatregelen voor maatschappelijke functies In de spoorzone in Duiven zit nu een maatschappelijk cluster dat verplaatst moet worden. In de Spoorzone in Zevenaar treffen van mitigerende en compenserende maatregelen rondom een waardevol cultuurhistorisch object.	Maatschappelijke voorzieningen	€ 1,25 mln
Verleggen infra In Duiven doet de kans zich voor om bestaande infra te verleggen richting het spoor zodat geluidgevende functies worden gecombineerd.	Openbare ruimte en leefbaarheid	€ 3 mln
Realisatie geluids- en trillingsmaatregelen spoor. Om goed nabij het spoor woningen te kunnen bouwen moet er (aanvullend) geïnvesteerd worden in geluids,- en trillingsmaatregelen.	Leefbaarheid	e.e.a. afhankelijk van wat ter plaatse noodzakelijk is.

## Tiel

### Passewaaij (RGL)

In Tiel wordt in Passewaaij een grootschalige uitbreidingsopgave gerealiseerd, waarbij aan de westzijde van de stad een nieuwe woonwijk wordt ontwikkeld met circa 1.600 woningen tot en met 2034, aansluitend op de bestaande wijk en het winkelcentrum Hart van Passewaaij. Hiervan bestaat circa 25% uit sociale huurwoningen en 35% uit betaalbare huur- en koopwoningen.



Deze locatie is in de Nota Ruimte aangewezen als regionale grootschalige woningbouwlocatie (RGL). Het gebiedsprogramma, richt zich op een toekomstbestendige, groene en zorgvuldig landschappelijk ingepaste woonwijk van ruim 60 hectare. Er is veel aandacht voor duurzame mobiliteit, groene structuren, wateropgaven en een goede mix van woningtypen voor uiteenlopende doelgroepen. De ontwikkeling wordt gefaseerd uitgevoerd, waarbij de eerste bouwphase (deelgebied 1A) naar verwachting vanaf eind 2026 wordt ontwikkeld.

Binnen Passewaaij staat een kwalitatieve en klimaatbestendige gebiedsinrichting centraal, met robuuste groenstructuren, aandacht voor biodiversiteit en een woonprogramma dat is opgebouwd uit sociale huur, betaalbare woningen en marktsegmenten. De uitbreiding versterkt de leefbaarheid en voorzieningenstructuur in Tiel-West en draagt bij aan de regionale woningbouwopgave in Rivierenland. Er is een IVG-bijdrage van €650.000 beschikbaar.

Maatregelen	Aantal woningen	Kosten	Bijdrage IVG
(1) Realisatie verdere sluiting en aansluiting op de rondweg	1600	€ 7.700.000	€ 300.000
(2) Realisatie groenblauwe parkzone		€ 6.800.000	€ 250.000
(3) Realiseren voorzieningencluster Passewaaij		€ 1.000.000	€ 100.000

#### Toelichting op de maatregelen

- (1) Omdat er in de huidige afwikkeling van verkeersstromen op de omgeving reeds knelpunten zijn/worden ervaren is de aanleg van de rondweg een belangrijke eerste stap om de woningbouw mogelijk te maken. Thans wordt al het verkeer één richting op afgewikkeld. Dit leidt tot veel verkeersdruk. Door de rondweg te sluiten wordt het verkeer al beter verdeeld en wordt gezorgd voor een mogelijke aansluiting op de Westelijke Ontsluiting richting de A15. De inzet van € 300.000 IVG-bijdrage in het totale spectrum van de VTU-kosten levert een belangrijke bijdrage aan het verbeteren van de doorstroming en bereikbaarheid en is randvoorwaardelijk voor de realisatie van de voorgenomen woningen en voorzieningen. De bijdrage van het IVG vult de gemeentelijke bijdrage aan en maakt de dekking volledig. De aansluiting op de westelijke ontsluiting maakt onderdeel uit van een bredere verkenning van mobiliteit waarbij ook de provincie betrokken is. Dit maakt geen onderdeel uit van deze maatregel.

- (2) Door uit te gaan van bodem- en watersturend ontwikkelen van het plangebied, dient sprake te zijn van een robuuste groenblauwe structuur die we vanuit landschap ontworpen hebben. Dit heeft geleid tot een parkzone van west naar oost door het plangebied heen. Dit vanuit zowel het oogpunt van bovengenoemde (en klimaatadaptatie) maar ook vanuit de effecten op de leefomgeving. Er wordt ruimte gecreëerd voor bewegen en gezondheid, ontmoeten en spelen. Zo levert de wijze van uitvoeren tevens een bijdrage aan een gezonde leefomgeving en het andere thema dat benoemd is. Door een robuuste water- en groenstructuur aan te leggen, wordt daarmee een belangrijke bijdrage geleverd aan voorliggend thema. De kosten van uitvoering zijn daarmee hoger dan bij een meer traditionele uitvoering. De bijdrage van het IVG vult de gemeentelijke bijdrage aan en maakt de dekking volledig.
- (3) Het voorzieningencluster is voorzien in een van de volgende fases. Hier is ruimte voor diverse voorzieningen, zoals huisarts, tandarts, fysiotherapie en kinderopvang. Voor de verschillende opties zijn we momenteel aan het onderzoeken hoe deze kunnen landen in Passewaaij. We zijn daarover in overleg met verschillende zorginstanties. Omdat Passewaaij 9, 10 en 11 excentrisch gelegen is, ook ten opzichte van Hart van Passewaaij, het huidige centrum voor dit soort voorzieningen, is het van evident belang dat deze voorzieningen gaan landen in de voorgenomen ontwikkeling. Daarnaast loopt er momenteel ook een onderzoek naar het implementeren van duurzame mobiliteit. We denken hierbij aan een combinatie van voorzieningen en een mobiliteitshub. Voor de diverse onderzoeken en de te maken keuzes zijn middelen nodig. De gelden die we hiervoor willen reserveren kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan deze onderzoeken. Dat een voorzieningencluster er gaat komen en dat die een belangrijke bijdrage aan de verschillende thema's, waaronder leefbaarheid, moge duidelijk zijn. Hiermee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van circa 1.600 woningen, die niet op zichzelf kan staan maar gezien dient te worden in verband met de andere thema's. De bijdrage van het IVG vult de gemeentelijke bijdrage aan en maakt de dekking volledig.

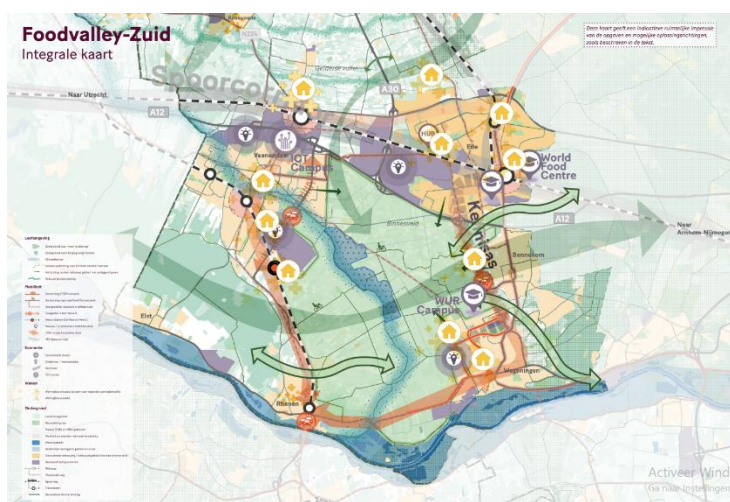
#### Toekomstige ingrepen

Tiel werkt gefaseerd verder aan de ontwikkeling van Tiel Passewaaij. Een van de ingrepen die de gemeente wenselijk acht betreft de westelijke ontsluiting van Passewaaij. Hierover lopen momenten pre-verkenningssprekken tussen de provincie en gemeente. Deze gesprekken worden voortgezet.

## Wageningen

### Kennisas (RGL)

De Kennisas is een gebied tussen station Ede-Wageningen, de WUR-campus en het Business & Science Park Wageningen waar wordt gewerkt aan een integrale ontwikkeling van wonen, werken, kennis, natuur en recreatie; tot en met 2034 worden hier circa 1.900 woningen ontwikkeld, als onderdeel van een bredere verkenning van 4.000–9.000 woningen.



Wageningen Kennisas is in de Nota Ruimte aangewezen als regionale grootschalige woningbouwlocatie (RGL). De Kennisas is door het Rijk aangewezen als doorbraaklocatie om woningbouw te versnellen en mobiliteit te verbeteren (o.a. HOV/snellere fietsverbindingen tussen Ede en Wageningen), waarmee de koppeling tussen het agrofood-kenniscluster en stedelijke woon-werkmilieus wordt versterkt. Er is een IVG-bijdrage van €1.200.000 beschikbaar.

Maatregelen	Aantal woningen	Kosten	Bijdrage IVG
(1) Herinrichting Marijkeweg tot woonstraat	370	€ 1.300.000	€ 400.000
(2) Realisatie tweede brug over de Singel	300 - 400	€ 1.500.000	€ 700.000
(3) Realisatie gezamenlijke ontmoetingsruimte Vadapark	263	€ 700.000	€ 100.000

### Toelichting op de maatregelen

- (1) Maatregel betreft de kwalitatieve bijdrage aan de gebiedsontwikkeling én de bredere ontwikkeling van de stad. De ambitie is om de Marijkeweg in te richten als een 30 km-weg (incl. versmalling) zodat er een woonstraat ontstaat. Daardoor ontstaat extra ruimte voor groen en ruimte om te fietsen en te lopen (en/of ontmoeten). Kortom, ruimte voor langzaam verkeer. De Marijkeweg dient als hoofdonthutingsweg naar de locatie Menzis en scholen (Rijn&IJssel met bakkerij/restaurant) en wordt benut door zowel woon- als werkfuncties in dit gebied. In de gemeentelijke Omgevingsvisie is de ambitie aangegeven in dit gebied zowel wonen als bedrijvigheid te combineren. Met de bijdrage van het IVG is deze ingreep volledig gedekt.
- (2) Een tweede brug over de Singel levert een kwalitatieve bijdrage aan de gebiedsontwikkeling van wonen en bedrijvigheid rondom het Nieuwe Kanaal, de bestaande woonwijk Kortenoord en aan de bredere ontwikkeling van de stad. Het betreft een versteviging van het fietsnetwerk via Marijkeweg naar Kortenoord over de Singel naar het westen, naast de eerste brug over de Singel richting het oosten (Wageningen Campus). Deze tweede brug versterkt de verbinding richting het westen (richting Veenendaal) en verbindt het fietsnetwerk van de stad naar buitengebied (het Binnenveld). Met de bijdrage van het IVG is deze ingreep volledig gedekt.
- (3) Als onderdeel van de woningbouwontwikkeling Vadapark wordt een gezamenlijke ontmoetingsruimte gerealiseerd (ter grootte van twee woningen/circa 140m<sup>2</sup>). Dit is toegevoegd aan de programmering van Vadapark op basis van rijksbeleid om geclusterd

wonen te realiseren. Er is een eenmalige bijdrage (startstimulans) nodig bij realisatie in verband met de overbrugging van de bouwperiode van circa 4 tot 5 jaar van het Vadapark tot de ingebruikname van de gezamenlijke ontmoetingsruimte. De ontmoetingsruimte komt ten goede aan de nieuwe buurt Vadapark met 261 woningen. Doordat deze ruimte in het eerste te bouwen woongebouw van Woningstichting Wageningen (WsWa) is gesitueerd, is het noodzakelijk een eenmalige stimulans te hebben voor realisatie. De IVG-bijdrage verhelpt een tekort van € 100.000. Met de bijdrage van het IVG is deze realisatie volledig gedekt.

#### Toekomstige ingrepen

Op dit moment is er nog geen concreet zicht op toekomstig noodzakelijke ingrepen. Dit wordt in het najaar 2026 ambtelijk en bestuurlijk met de gemeente verder besproken.

## Wijchen

### West (RGL)

In Wijchen wordt de komende jaren gewerkt aan de grootschalige gebiedsontwikkeling Wijchen-West, waar in totaal circa 1.300 woningen worden ontwikkeld. Hiervan is 25% sociale huur, 20% betaalbare koop en 10% midden huur.

Deze locatie is in de woondeal GMR aangewezen als versnellingslocatie en in de Nota Ruimte opgenomen als regionale grootschalige woningbouwlocatie (RGL). De nieuwe wijk bestaat uit de twee deelgebieden De Groene Geest en De Vormers, die samen een belangrijke bijdrage leveren aan de groei van de regio en de behoefte aan betaalbare en diverse woonvormen.

In Wijchen wordt de komende jaren gewerkt aan de grootschalige gebiedsontwikkeling Wijchen-West, waar in totaal circa 1.300

woningen worden ontwikkeld. Deze locatie is aangewezen als versnellingslocatie en in de Nota Ruimte opgenomen als regionale grootschalige woningbouwlocatie (RGL). De nieuwe wijk bestaat uit de twee deelgebieden De Groene Geest en De Vormers, die samen een belangrijke bijdrage leveren aan de groei van de regio en de behoefte aan betaalbare en diverse woonvormen.

De Vormers, het zuidelijke deelgebied, ligt rondom de Vormerse Plas. De natuur in en rond de Vormerse Plas wordt zoveel mogelijk behouden. Bij de inpassing van de woningen is er extra aandacht voor versterking van het landschap en biodiversiteit. Hierdoor krijgt De Vormers ter plaatse van de woningbouw een stedelijker woonmilieu met een mix van woningtypen en voorzieningen. De stedenbouwkundige hoofdstructuur zorgt voor een logische verbinding tussen de twee deelgebieden, de bestaande woonwijken en het omliggende landschap.

Ten westen en ten zuiden van het plangebied Wijchen-West wordt 21 hectare natuurcompensatie aangelegd, waarmee zowel de bewoners als flora en fauna profiteren van een hoogwaardige leefomgeving. Er is een IVG-bijdrage beschikbaar van 1.000.000.



Maatregelen	Aantal woningen	Kosten	Bijdrage IVG
(1) Realiseren rotonde kruispunt Randweg-Noord Kraaijenberg	1300	€ 1.700.000	€ 575.000
(2) Realisatie van drie bevereilanden		€ 175.000	€ 175.000
(3) Aanvullend groen rondom de Vormers		€ 250.000	€ 250.000

### Toelichting op de maatregelen

- (1) Er worden verschillende verkeerskundige maatregelen getroffen die bijdragen aan de bereikbaarheid van het nieuwbouwproject en de kern Wijchen. Het betreft aanpassing van verschillende wegen en kruispunten in en rond het nieuwbouwproject. Niet alleen vanwege de realisatie van het nieuwbouwproject, maar als gevolg van de autonome groei van het autoverkeer is aanpassing van de verschillende locaties noodzakelijk. De maatregel waarvoor we deze subsidie willen inzetten betreft onder meer het aanleggen van een rotonde in plaats van een kruispunt ter plaatse van de Randweg Noord – Kraaijberg om de verkeersveiligheid te vergroten. Dit kruispunt is ook de toegang naar de nieuw te realiseren basisschool in Wijchen-West, waar niet alleen kinderen vanuit de nieuwe wijk naar toe zullen gaan, maar ook kinderen vanuit de bestaande wijken. De rotonde draagt bij aan een veiliger overstek voor deze laatste groep.
- (2) Binnen en buiten het plangebied versterkt Wijchen groen en natuur ter compensatie van het groen dat verloren gaat als gevolg van de bouw van de woningen. Dit gebeurt onder ander door de aanleg van drie bevereilanden aan in de Vormerse Plas.
- (3) Een groene omgeving draagt bij aan ruimte voor beweging en recreatie. Met aanvullend groen aanplant rondom de Vormerse Plas nodigen we de bewoners uit om een rondje om de plas te wandelen. Mensen die in een groene woonomgeving leven, voelen zich vaker gezond en zijn minder vaak ziek. Groen zorgt ervoor dat je elkaar makkelijker ontmoet en dat kinderen leuker kunnen spelen.

### Toekomstige ingrepen

Met het realiseren van bovenstaande ingrepen en de bijdrage van de provincie wordt de ontwikkeling van Wijchen West gedeeltelijk mogelijk gemaakt. Het is echter onvoldoende om de gebiedsontwikkeling volledige te realiseren. Om de verdere ontwikkeling van deze locatie ook in de toekomst mogelijk te maken zijn er nog verdere ingrepen in het gebied wenselijk:

Ingreep	Thema	Kosten (indicatief)
Herinrichting van de Hernenseweg: <ul style="list-style-type: none"><li>○ Door verbetering van de ontsluiting van het plangebied</li><li>○ Herinrichting op- en afrit van de A326</li><li>○ Verbreding Hernenseweg in verband met autonome groei verkeersstromen</li><li>○ Herinrichting kruispunt met de Drutenseweg (N845)</li></ul>	Bereikbaarheid	n.t.b.
Realiseren van een fietstunnel ter hoogte van de Groenestraat	Bereikbaarheid	n.t.b.
Ontsluiting plangebied via de Ravensteinseweg	Bereikbaarheid	n.t.b.

## Zutphen

### De Hoven (RGL)

De Hoven is een uitbreidingslocatie ten westen van Zutphen, waarbij het gebied ten noorden van de bestaande wijk wordt ontwikkeld tot een nieuwe woonbuurt met ruimte voor circa 800 – 900 woningen en aan de zuidzijde van de bestaande kern zijn er plannen voor nog eens 450 – 600 woningen tot en met 2034. Gezien de vroege planfase is nog geen bijdrage vanuit het IVG. De betaalbaarheid marges zijn daarom indicatief van aard en gaat uit van

een verdeling waarbij circa 25–40% wordt gerealiseerd als sociale huur en 15–30% als betaalbare koopwoningen, waarvan minimaal 5% in het segment tot €250.000. 310.000 (prijspeil 2026)



De Hoven is in de Nota Ruimte aangewezen als regionale grootschalige woningbouwlocatie (RGL). Het Masterplan De Hoven Noord, vormt de basis voor deze gebiedsontwikkeling en richt zich op een groene, dorpse en duurzame uitbreiding van de wijk. Binnen het plangebied tussen de Vliegendijk, IJsselstraat, Weg naar Voorst en de spoorlijn wordt gewerkt aan een nieuwe woonstructuur die aansluit op de bestaande kwaliteiten van De Hoven, met behoud van historische kenmerken, versterking van het landschap en aandacht voor recreatieve verbindingen zoals fiets- en wandelroutes. De zuidzijde wordt begrensd door de bestaande kern en de rondweg.

De gebiedsontwikkeling legt nadruk op een landschappelijk ingepaste uitbreidingswijk, waarin groen, water, ecologie en een toekomstbestendig woonmilieu centraal staan. De Hoven behoudt daarbij haar dorpse karakter, zoals ook bevestigd wordt door de planvorming en de uitgangspunten uit het Masterplan. Door uitbreiding krijgt de wijk nieuwe impulsen voor leefbaarheid, lokale voorzieningen en sociale cohesie, passend bij de bestaande identiteit van De Hoven als voormalige tuindersgemeenschap met sterke wijkbinding. Zutphen ontvangt op dit moment geen IVG-bijdrage.

### Toekomstige ingrepen

Zutphen ontvangt op dit moment geen IVG-bijdrage. Om de verdere ontwikkeling van deze locatie in de toekomst mogelijk te maken zijn er nog verdere ingrepen in het gebied wenselijk:

Ingreep	Thema	Kosten voor gebied noordzijde (indicatief)
Uitvoeren werkzaamheden Archeologie en Niet gesprongen explosieven	Erfgoed	€ 1.150.000
Uitplaatsing van kassen naar een locatie buiten het plangebied	Algemeen	€ 2.300.000
Realiseren van netbewuste maatregelen	Netcongestie	€ 1.000.000

Extra groenstructuur in relatie tot waterberging	Openbare ruimte	€ 800.000
--	-----------------	-----------

## Apeldoorn

### BSK (GWL)

Apeldoorn BSK (Binnenstad Spoorzone Kanaalzone) is een grootschalige binnenstedelijke transformatielocatie. Binnen deze locatie worden t/m 2034 circa 6.500 woningen in ontwikkeling gebracht.



Het Rijk heeft de BSK in 2025 officieel aangewezen als grootschalige

woningbouwlocatie, omdat

het gebied op strategische wijze de binnenstedelijke woningbouw kan versterken en aansluit bij de regionale woondeals en het Ontwikkelperspectief Stedendriehoek 2050. De BSKzone ligt op een sleutelpositie nabij station, kanaal en centrum, en biedt daarmee ruimte voor hoogstedelijke woonmilieus, bereikbare locaties voor starters en doorstromers, en nieuwe combinaties van wonen, werken en voorzieningen.

Het ontwikkelgebied omvat transformatiegebieden langs spoor en kanaal, en verdichtingslocaties in en rond de binnenstad. In deze ontwikkeling worden infrastructuur, mobiliteit en herinrichting van openbare ruimte integraal worden meegenomen. Daarbij wordt rekening gehouden met het verplaatsen van bedrijfsfuncties, vergroening van binnenstedelijke gebieden en het realiseren van een duurzaam, toekomstbestendig netwerk van mobiliteitsverbindingen. De BSK is een belangrijk onderdeel van de regionale Ontwikkelperspectief 2050 waarin Apeldoorn een grote bijdrage levert aan betaalbare en bereikbare woningbouw.

Het Amaliakwartier vormt een sleutelgebied binnen de Spoorzone. Gelegen direct aan de binnenstad en het station komen hier de grote ruimtelijke, maatschappelijke en economische opgaven van deze tijd samen. Waar de huidige situatie zich kenmerkt door een geïsoleerde ligging, beperkte levendigheid en een openbare ruimte waar mensen zich niet altijd prettig voelen, biedt de herontwikkeling van het gebied – met het iconische voormalige Centraal Beheer gebouw van Herman Hertzberger als hart – daarom een kans om woningbouw, erfgoedtransformatie, vergroening, mobiliteitsopgave en innovatie op een integrale manier te verbinden. Over deze gebiedsontwikkeling worden momenteel gesprekken gevoerd met de provincie. Het Amaliakwartier maakt op dit moment geen onderdeel uit van het maatregelenpakket IVG.

Als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Vlijtsepark, gelegen in de Kanaalzone Noord wordt een mobiliteitshub ontwikkeld. Deze heeft 584 parkeerplaatsen voor bewoners, bezoekers van dit gebied en het centrum. In de mobiliteitshub worden deelauto's en deelfietsen aangeboden en het parkeren op maaiveld wordt ontlast. Er is een IVG-bijdrage van €3.850.000 beschikbaar.

Maatregelen	Aantal woningen	Kosten	Bijdrage IVG
Realiseren van een wijkhub	1720	€ 24.500.000	€ 3.850.000

#### Toelichting op de maatregel

De wijkhub biedt 584 parkeerplaatsen voor bezoekers en bewoners en combineert dit met deelmobiliteitpunten, zoals deelauto's en een fietsenstallingen. De hub vangt het autoverkeer

vanaf de ring af en zorgt voor genoeg parkeermogelijkheid voor bezoekers van het zwembad, de woningbouw en andere voorzieningen in het gebied. Door het parkeren te concentreren in deze geïntegreerde hub en het maaiveld te ontlasten, ontstaat op straatniveau extra ruimte voor groen, waterpartijen, verblijfsfuncties en hoogwaardige openbare ruimte. Dit is essentieel om de Kanaalzone Noord aantrekkelijk, levendig en toekomstbestendig in te richten. De wijkhub past in het grotere netwerk van mobiliteitshubs binnen de gemeente Apeldoorn.

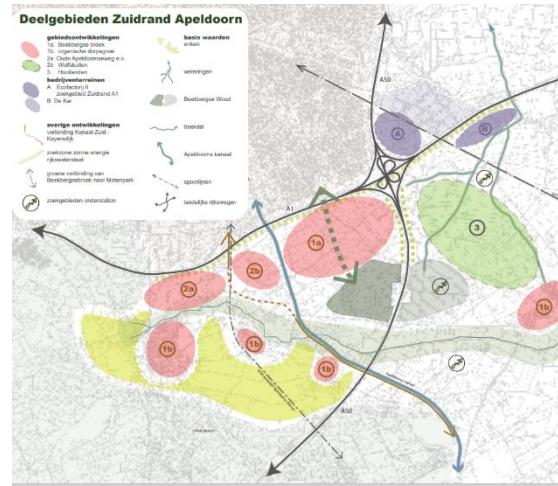
De wijkhub aan de Vlijtseweg heeft naast bovengenoemde doelen een aanvullende functie. Deze hub is mede bedoeld om bezoekers van het zwembad en omliggende voorzieningen op te vangen. Hiermee wordt de parkeerdruk in de directe woonomgeving verminderd en wordt bezoekverkeer gebundeld op een logische, goed ingerichte locatie binnen het mobiliteitsnetwerk. Met de bijdrage vanuit het IVG is er een volledige financiële dekking voor de realisatie van de wijkhub.

#### Toekomstige ingrepen

Op dit moment is er nog geen concreet zicht op toekomstig noodzakelijke ingrepen. Dit wordt in het najaar 2026 ambtelijk en bestuurlijk met de gemeente verder besproken. Daarbij wordt de samenhang geborgd met het bredere ambtelijk-bestuurlijke traject rondom Apeldoorn BSK als GWL-locatie.

## Zuidrand (RGL)

Apeldoorn Zuidrand (ten zuiden van de A1, tussen Arnhemseweg en A50) is een grootschalige uitbreidingslocatie, waar de gemeente een nieuw woongebied ontwikkelt in een groen, landschappelijk kader. Apeldoorn Zuidrand is in de Nota Ruimte aangewezen voor de rijksstatus regionale grootschalige woningbouw (RGL). De gemeente werkt aan profiel, onderzoeken en gefaseerde planvorming voor een ruim opgezet woonmilieu nabij Beekbergsebroek en aanliggende deelgebieden. De ligging aan de zuidzijde van de stad, de koppeling met natuur en klimaatadaptatie en de gefaseerde aanpak (met o.a. ecologische en verkeerskundige onderzoeken en een vastgesteld koersdocument per juni 2025) zijn richtinggevend voor het ruimtelijk raamwerk.



Binnen deze ontwikkeling worden circa 3.500 woningen tot en met 2034 voorzien (uitbreiding), met een gefaseerde start op locaties die versneld te realiseren zijn en die aansluiten op de bredere gebiedsontwikkeling Zuidrand.

De gemeente zet daarnaast via Host-City op Stadsrand Zuid in op versnelde productie met (verplaatsbare) flexwoningen als aanjager van gebiedsontwikkeling en ontsluiting, in samenhang met de lange-termijn woonopgave in dit gebied. Voor Apeldoorn Zuidrand is momenteel geen IVG-bijdrage voorzien.

## Arnhem

### Spoorzone Arnhem- Oost/ Rijnpark (GWL)

In Arnhem wordt de komende jaren gewerkt aan de grootschalige binnenstedelijke gebiedsontwikkeling Spoorzone Arnhem-Oost. Dit is een transformatie die zich uitstrekt tussen het AKZO-terrein, de Kenniscampus, Rijnpark, de spooreplacements van NS en prorail, en het Cleantech Park Arnhem. Deze locatie is in 2022 aangewezen als nationale grootschalige woningbouwlocatie (GWL). Het gebied ontwikkelt zich tot een nieuwe stadswijk waar wonen, werken en recreatie samenkomen. Tot en met 2040 worden hier 12.000 woningen gerealiseerd waarvan 7.000 woningen binnen Rijnpark. Van het totale programma in Rijnpark fase 1 bestaat 40% uit sociale huur en 26% uit betaalbare (koop)woningen.



De Spoorzone bestaat uit meerdere deelgebieden die gefaseerd worden ontwikkeld, waaronder Rijnpark, Schaapsdrift, Presikhaaf 3 en het Innovatief Maakdistrict Arnhem. Deze gebieden worden omgevormd tot levendige, duurzame stedelijke milieus, met een mix van functies en veel aandacht voor groen, mobiliteit en bereikbaarheid. De ontwikkeling draagt daarmee substantieel bij aan de Arnhemse woningbouwopgave, waarbij binnenstedelijke verdichting en transformatie de kern vormen van de aanpak. Een belangrijke randvoorwaarde in dit gebied die al gefinancierd is vanuit de rijksmiddelen voor grootschalige woningbouw betreft de uitplaatsing van spooreplacements van NS en Prorail.

Met de gebiedsontwikkeling wordt ingezet op het creëren van nieuwe woonwijken met een aantrekkelijk en toekomstbestendig woon- en werkklimaat. Het gebied krijgt een sterk stedelijk karakter, met aandacht voor integrale verbindingen, vergroening en verbetering van de leefomgeving. De gemeente Arnhem ziet de Spoorzone als een strategisch sleutelgebied binnen de bredere verstedelijkingsstrategie Arnhem- Nijmegen- Foodvalley, waarin mobiliteit, groen en economische versterking centraal staan. De gemeente en het Rijk investeren ook fors in het gebied, voor circa 400 miljoen. Er is een IVG-bijdrage van € 2.800.000 beschikbaar.

Maatregelen	Aantal woningen	Kosten	Bijdrage IVG
(1) Transformatie EKP-gebouw naar een woon-werklocatie	50	Vertrouwelijk	€ 1.700.000
(2) Opzetten Energiemanagement systeem (EMS) Postbuurt en Rijnpark (fase 1)	3500	Vertrouwelijk	€ 1.100.000

Toelichting op de maatregelen:

- (1) Het voormalige EKP-gebouw komt 1 september 2026 in handen van de gemeente. Dit gebouw wordt getransformeerd naar een woon-werklocatie. Op het dak komen ongeveer 50 woningen en in het gebouw zelf komen verschillende functies met een nadruk op werkgelegenheid en voorzieningen voor de buurt. Voor de transformatie van het gebouw en het optoppen met woningen worden verschillende maatregelen uitgevoerd. De aanpassingen aan de gebouwen worden voorzien in 2027 en 2028.
- (2) Door netcongestie is er minder stroom beschikbaar voor Rijnpark. Met Liander en Alliander maken we nu afspraken over het zogeheten buurtbudget, een gemaximaliseerd vermogen voor wonen en niet wonen functies. In de eerste fase (3.500 woningen en 1350 banen) zou eigenlijk ca 12 MW aangevraagd worden in de 'oude' situatie voor netcongestie. Nu is er door Liander maar een derde gereserveerd (3,9 MW) bij Tennet. Om dit vermogen te verdelen over alle functies en dus de gemengde wijk mogelijk te maken is een EMS noodzakelijk. In dit systeem wordt het vermogen verdeeld over de verschillende functies (kleinverbruik, grootverbruik, elektrisch laden, warmte/ koude systeem om woningen te verwarmen en te koelen) zodanig dat er altijd voldoende vermogen beschikbaar is. Hiervoor moet bijvoorbeeld het laden af en toe worden uitgezet en zijn piekvoorzieningen noodzakelijk zoals batterijen en een gasgenerator. Ook worden er extra eisen gesteld aan de isolatie van woningen om de energievraag te beperken. Dit EMS moet gerealiseerd zijn bij de realisatie van de eerste woningen.

Het IVG draagt bij aan de transformatie en realisatie van deze maatregelen. De bijdrage vanuit het IVG vult andere Rijks- en provinciale bijdragen aan voor de gebiedsontwikkeling van Rijnpark. Vanuit de provincie gaat dit onder andere om mobiliteitssubsidies. De IVG-aanvraag is daarmee een aanvulling op deze subsidies qua inhoud en financiering.

#### Toekomstige ingrepen

Met het realiseren van bovenstaande ingrepen en de bijdrage van de provincie wordt de ontwikkeling van Spoorzone Arnhem- Oost gedeeltelijk mogelijk gemaakt. Samen met de gemeente en het rijk werken we aan de realisatie van 12.000 nieuwe woningen en minimaal 5.000 arbeidsplaatsen tot en met 2040. Deze nieuwbouw opgave kan niet worden gerealiseerd zonder maatregelen ten aanzien van de mobiliteit, groen en openbare ruimte, energie en economie. Op basis van onderstaande ontwikkelambities worden komend najaar verdiepende ambtelijke en bestuurlijke gesprekken gevoerd.

Gezien de samenhang met het Nationaal Programma Arnhem-Oost - gericht op het verbeteren van de leefbaarheid van vijf wijken in Arnhem-Oost (Geitenkamp, Klarendal, Presikhaaf, Het Broek en Malburgen) - is leefbaarheid een belangrijk aandachtspunt in de Spoorzone Arnhem-Oost. De koers en ambities zijn vastgesteld in het Gebiedsprogramma Spoorzone Arnhem-Oost en sluit aan bij de regionale Woondeal en het ontwikkelperspectief NOVEX-regio Arnhem Nijmegen Foodvalley. De Spoorzone wordt in twee samenhangende clusters ontwikkeld; cluster Presikhaaf en cluster Rijnpark.

#### *1) Verstedelijking inzetten als vliegwiel voor de stad.*

In 2040 willen we dat er 16.000 woningen meer zijn dan in 2020. Ondanks forse tegenwind proberen we te versnellen. Om dit mogelijk te maken, pakken we als gemeente een actievere rol. Duurzame verstedelijking in een groene leefomgeving is ons uitgangspunt. We werken aan een sterke en duurzame economie die bijdraagt aan het waarborgen van de bestaanszekerheid van onze bewoners en die bedrijven en (jong) talent kansen biedt voor de toekomst. Daarbij streven we naar een circulaire economie. Een economie die klaar is voor de grote transities. Bij het realiseren van deze opgaves is Spoorzone Arnhem-Oost van vitaal belang. De Spoorzone Arnhem-Oost heeft de fysieke ruimte en mogelijkheden om, aanvullend op de bestaande plancapaciteit, circa 1.000 woningen te programmeren. Samen met al bekende locaties als Zijdekwartier en het Coberco-terrein komen de komende jaren zo'n 12.000 nieuwe woningen

in dit gebied. Het Rijk erkent deze nationale binnenstedelijke opgave in Arnhem en de Spoorzone Arnhem-Oost is daarom in 2022 toegevoegd als grootschalige woningbouwlocatie (bij het nationaal programma NOVEX) waar rijk en regio samenwerken om tot gebiedsontwikkeling en woningbouw te komen.

De Spoorzone Arnhem-Oost bestaat uit een gebied met bestaande woonwijken als Presikhaaf, Plattenburg en Het Arnhemse Broek en binnenstedelijke werklocaties als Rijnpark, bedrijventerrein Het Broek, Nieuwe Haven en CleanTech Park. In het ontwikkelperspectief fase I werd ingegaan op de potentie van het gebied. Het ligt dicht bij de binnenstad, is goed ontsloten en de natuur binnen handbereik, zowel de Veluwe als de rivieren de IJssel en de Nederrijn. Daarnaast liggen er twee belangrijke Hotspots in het gebied; de kenniscampus en het IPKW. Voor de Spoorzone Arnhem-Oost is het dan ook de uitdaging om de verschillende kansen die het gebied te bieden heeft te gaan verzilveren.

### *2) De kloof tussen arm en rijk tegengaan*

De sociaal maatschappelijke opgave in de bestaande woonwijken speelt in de gehele opgave een grote rol. Met de ambities voor de Spoorzone sluiten we aan op het Nationaal Programma Arnhem-Oost waarin ambitieuze doelen op diverse gebieden zijn geformuleerd. Denk bijvoorbeeld aan het verbeteren van de condities waarin kinderen en jongeren opgroeien, het ondersteunen van gezinnen bij de opvoeding en het bieden van perspectief op werk en inkomen aan (jong)volwassenen. In de programmaliijn Wonen en Leven raakt het Nationaal Programma Arnhem-Oost de ontwikkeling van de Spoorzone Arnhem-Oost direct. Met de ontwikkeling van de deelgebieden in de Spoorzone kunnen we een vliegwiel zijn voor de bestaande wijken en buurten. We moeten ons ervan bewust zijn dat deze uitdagingen elkaar beïnvloeden, versterken en/of verzwakken.

De aanpak in de Spoorzone draagt bij aan de sociale omgeving door realisatie van fysieke verbinding door het opheffen van barrières en het aanleggen van bijvoorbeeld grootschalig groen en daarmee betrokkenheid tussen bestaande en nieuwe wijken in Arnhem-Oost. Het vertrekpunt is dat het bouwen van meer woningen altijd onderdeel is van een duurzame leefomgeving met investeringen in groen, werk, mobiliteit en voorzieningen. Daarmee dragen we bij aan een leefbare en bereikbare stad met gevarieerde wijken waar het goed wonen en leven is. De sociale opgave wordt onderdeel van de omgevingsdialoog en integraal meegenomen in de vervolgfase van het project.

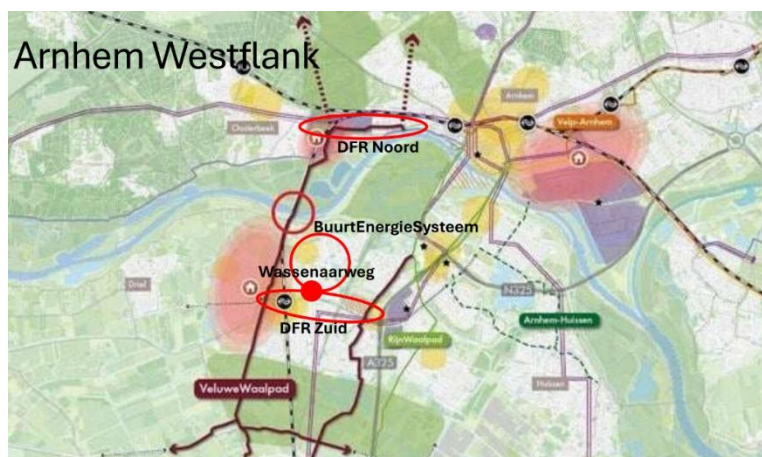
### *3) Een aantrekkelijke, gezonde, groene woon- en leefomgeving*

De opgave om in de periode 2020-2040 maar liefst 16.000 woningen te realiseren in stad kan niet anders dan hand in hand gaan met de noodzakelijke energietransitie, verduurzaming van onze mobiliteit en een economisch systeem en samenleving waarin we veel minder grondstoffen, materialen en producten gebruiken. Specifiek is dit gebied ook één van de meest verhitte plekken in de stad, arm aan biodiversiteit en mist stevige groene structuren. We zullen bij de ontwikkeling van de spoorzone rekening moeten houden met significant hogere temperaturen, waterextremen en noodzaak tot vergroening van dit deel van de stad naar de toekomst.

De aanpak van de spoorzone draagt bij aan de realisatie van nieuwe manieren van duurzame opwek, opslag, transport en gebruik. Zodat de energie toekomstbestendig kan worden gepland en uiteindelijk gerealiseerd. Groen, water en bodem zijn belangrijke sturende en structurerende elementen bij de verdere ontwikkeling.

## Westflank (RGL)

In Arnhem Westflank komen er ongeveer 2.462 nieuwe woningen, Woningbouw in de Westflank van Arnhem vindt plaats in twee deelgebieden. Ten noorden van de Rijn is het gebied tussen de Hes (samen met Oosterbeek) – Heijenoord en Lombok en ten zuiden van de Rijn in het gebied Schuytgraaf/Elderveld. De beoogde nieuwe oeververbinding verbindt in de toekomst deze twee deelgebieden met elkaar. Arnhem Westflank is in de Nota Ruimte aangewezen als regionale grootschalige woningbouwlocatie (RGL).



Hierdoor komt ruimte vrij voor de realisatie van woningbouw en kan het gebied intensiever en samenhangender worden ingericht. Daarnaast ontstaat de mogelijkheid om het De Monchylein verkeersveiliger en overzichtelijker vorm te geven, met meer ruimte voor langzaam verkeer en verblijfskwaliteit.

In Arnhem Westflank begint het Veluwewaalpad naar Elst en Nijmegen Waalsprong, een belangrijke mobiliteitsmaatregel die wordt gerealiseerd door Rijk, provincie en aanliggende gemeenten. Er is een IVG-bijdrage van €1.500.000.

Maatregelen	Aantal woningen	Kosten	Bijdrage IVG
Realisatie doorfietsroute "Om de Noord"	984	€ 3.600.000	€ 1.500.000

### Toelichting op de maatregel

Arnhem wil een doorfietsroute (genaamd: Om de Noord) realiseren. Het betreft een oostwest verbinding met een lengte van 1,65 km. Deze route vormt aan de noordkant van het spoor een verbinding tussen Arnhem West en het station Arnhem Centraal. Via een nog nader uit te werken verbinding zal deze route in de toekomst aansluiten op het VeluweWaalpad, waardoor een verbinding met de rest van Arnhem en omgeving ontstaat. Deze maatregel is noodzakelijk ter aansluiting van het VeluweWaalpad op de stedelijk gelegen doorfietsroutes. Met de bijdrage van het IVG wordt de ontsluiting van het VeluweWaalpad mogelijk gemaakt.

### Toekomstige ingrepen

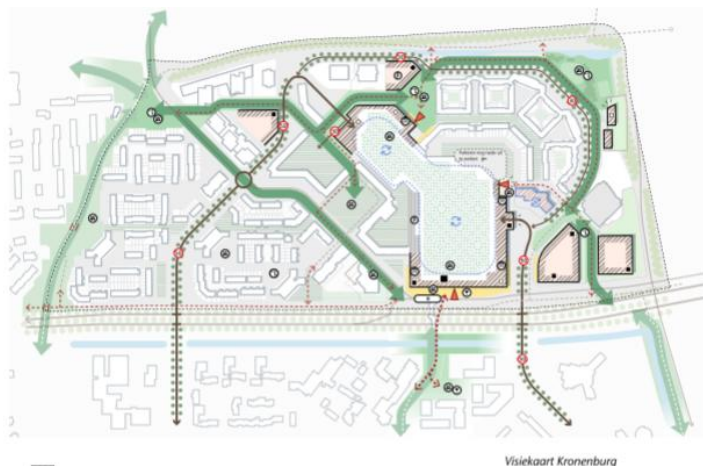
Met het realiseren van bovenstaande ingrepen en de bijdrage van de provincie wordt de ontwikkeling van Arnhem Westflank ondersteund. Komend najaar verkent de provincie samen met de gemeente verdere noodzakelijke ingrepen. Dat gebeurt bestuurlijk en ambtelijk op basis van de volgende ambities:

1. Wonen: Aan de westzijde wordt een voormalige zorggebieden e.o. getransformeerd naar een nieuwe woonwijk met in totaal ongeer 1000 woningen, onderwijshuisvesting en maatschappelijke functies. Daarnaast zetten we de transformatie van het zorglandschap Het Dorp naar een combinatie van wonen en zorg door. Omdat we streven naar een gevarieerd woningaanbod in diverse woonwijken, zetten we in op bouwen voor de doorstroming en sociale woningbouw. De transformaties van De Hes (gemeente Renkum), de Koepel en de ROC-locatie Veluwestraat zetten we met kracht door. Recent heeft de gemeente het voormalige Siza-terrein in Schaarsbergen aangekocht wat ook in de toekomst getransformeerd gaat worden naar wonen.

2. Arnhems Buiten als Energy hotspot: We zetten in op bedrijvigheid met een focus op energie, innovatie, maken en testen. Met bedrijven als Tennet, NRG en Kema is een sterke basis aanwezig om Arnhems Buiten als Energy hotspot door te ontwikkelen. Het is wenselijk dat Arnhems Buiten zich daarbij opent naar de omgeving, met een goede mix van ondersteunende voorzieningen zoals sport, leisure en short stay voorzieningen. De komst van de HOV Rijnlijn is hierin een belangrijke stap. Hiermee wordt een directe en hoogwaardige HOV-verbinding gerealiseerd via Arnhems Buiten, tussen Wageningen Universiteit, HAN Campus en Arnhem Centraal. Hierdoor ontstaat ook een (nog) sterkere verbinding tussen Arnhem Centraal en Arnhems Buiten.
3. Mobiliteit: Het is belangrijk dat er een goede mobiliteitsoplossing komt voor Arnhem West. Inmiddels zijn er verschillende ontwikkelingen gaande die moeten zorgen voor minder autoverkeer in de wijk. In Arnhem West zijn enkele nieuwe (snel)fietsroutes gepland. Ook is een parkeer HUB gewenst rondom Arnhems Buiten om automobilisten te laten overstappen op schone mobiliteit de stad in. Tevens wordt de bestaande busverbinding opgewaardeerd tot een HOV-verbinding (Rijnlijn), met een snellere dienstregeling en hogere frequentie. De verbetering van de leefbaarheid willen we bezien in het kader van deze nieuwe ontwikkelingen. De komst van de nieuwe oeververbinding past uitstekend in deze mobiliteitstransitie.
4. Verbindingen tussen stad en landschap: De (verdiepte) ligging van het spoor, de vele private terreinen en de doorsnijdende infrastructuur zorgen voor een barrièrewerking tussen de stad en het omliggende landschap in Arnhem West. Bij ontwikkelingen benutten we kansen om verbindingen voor mens en dier te verbeteren. Door in te zetten op doorgaande wandel en fietsroutes ontstaan er meer mogelijkheden voor een ommetje naar het buitengebied, te genieten van de natuur en het gebruik van de fiets te bevorderen. Er liggen kansen om het groenblauwe raamwerk te versterken; het parklandschap met de Slijpbeek is daarvan een goed voorbeeld. Daarbij is aandacht voor natuurherstel, stikstofbeperkende maatregelen en het stimuleren van een gezonde leefomgeving.

### Arnhem Centrum Zuid (RWL)

In Arnhem Centrum Zuid wordt een omvangrijke transformatieopgave uitgevoerd waarbij verouderde kantoren stapsgewijs worden omgevormd tot nieuwe woonlocaties. Deze locatie is in de Nota Ruimte aangewezen als regionale grootschalige woningbouwlocatie (RGL). Het gebied, dat een belangrijke schakel vormt rond het winkelcentrum Kronenburg, biedt ruimte voor de



realisatie van ongeveer 1.100 woningen tot en met 2034, gericht op starters en doorstromers. In de gebiedsaanpak wordt ingezet op het toevoegen van appartementen en stadswoningen, het versterken van de leefbaarheid en het verbeteren van de openbare ruimte door vergroening en herinrichting van straten en pleinen. Hierbij sluiten de ontwikkelingen aan bij het gemeentelijke Ontwikkelperspectief Kronenburg, waarin wordt voorzien in de transformatie van leegstaande kantoorgebouwen naar duurzame woningen en in het vernieuwen van voorzieningen en verblijfsgebieden.

Kenmerkend voor de gebiedsontwikkeling is de hoge mate van kantoortransformatie, zoals zichtbaar in projecten aan de Kronenburgsingel, waar langdurig leegstaande kantoorcomplexen worden herbestemd tot sociale huurwoningen, betaalbare koopwoningen en andere woonvormen voor uiteenlopende doelgroepen. Hierbij wordt duurzaam en circulair gebouwd en worden gemeenschappelijke groene buitenruimten toegevoegd ter ondersteuning van ontmoeting en leefbaarheid in de wijk. De transformatie versterkt de positie van Vredenburg-Kronenburg als stedelijk knooppunt met goede OV-bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen. Er is een IVG-bijdrage van €1.500.000.

Maatregelen	Aantal woningen	Kosten	Bijdrage IVG
Realiseren uitbreiding buurtcentrum en versterken openbare ruimte	100-150	€ 7.000.000	€ 1.500.000

#### Toelichting op de maatregel

Om de leefbaarheid en veiligheid verbeteren zijn er een aantal maatregelen noodzakelijk in en rondom het Hart van Immerloo. Het buurtcentrum Huis voor de Wijk vervult een belangrijke wijkfunctie. Verschillende maatschappelijke partners werken vanuit hier aan een betere en leefbare wijk. Ontmoeting, ontspanning, welzijn en educatie komen hier samen. Huis voor de Wijk heeft dringend behoefte aan uitbreiding, interne aanpassingen en verduurzaming van het gebouw. Hiernaast vraagt het gebied om de aanleg van een kwalitatieve openbare ruimte voor ruimte voor ontmoeten, groen, sporten en spelen in het nieuwe Hart van Immerloo én rondom de Immerloo flats. De inwoners en ook de nieuwe bewoners van de nieuwbouw zijn voor ontmoeten, spelen en ontspannen afhankelijk van de openbare ruimte. We moeten hier extra investeringen doen om onze ambities te kunnen waarmaken en aan te sluiten bij de behoefte vanuit de Rijke schoolomgeving. Met de bijdrage vanuit het IVG wordt een deel van het tekort op de realisatie verholpen. Komend jaar worden de totale kosten duidelijk, en worden overige middelen vanuit gemeente beschikbaar gesteld (o.a. GREX, Integraal Huisvestingsplan, Gemeentelijk mobiliteitsplan).

### Toekomstige ingrepen

Met het realiseren van bovenstaande ingrepen en de bijdrage van de provincie wordt de ontwikkeling van Arnhem Centrum Zuid beter mogelijk gemaakt. Komend najaar voert de provincie samen met de gemeenten bestuurlijk en ambtelijk gesprekken op basis van de volgende ambities:

**Malburgen:** Recent is door de Arnhemse raad het Ontwikkelperspectief Malburgen Samen Vooruit vastgesteld. Het is een ruimtelijk-fysieke visie op Malburgen tot aan 2040. Een wijk waar het goed wonen, ondernemen en leven is staat centraal. Met de ambitie om met ruimtelijk fysieke ingrepen een bijdrage te leveren aan de sociaal-maatschappelijke opgaven in de wijk, geven we invulling aan de sociale ambities van het NPAO. In het ontwikkelperspectief Malburgen Samen Vooruit is per buurt inzichtelijk gemaakt welke ruimtelijke ontwikkelingen bekend zijn en welke ambities er zijn voor de komende jaren. Daarin is een gebiedsgerichte aanpak voorgesteld voor een drietal gebieden, waaronder Immerloo II. De uitwerking van de ambities uit het gebiedsprofiel is uitgewerkt naar een gebiedsperspectief voor Immerloo II en kaders zijn vastgelegd in een startnotitie die door het college is vastgesteld en rond de zomer 2026 door de raad in behandeling wordt genomen.

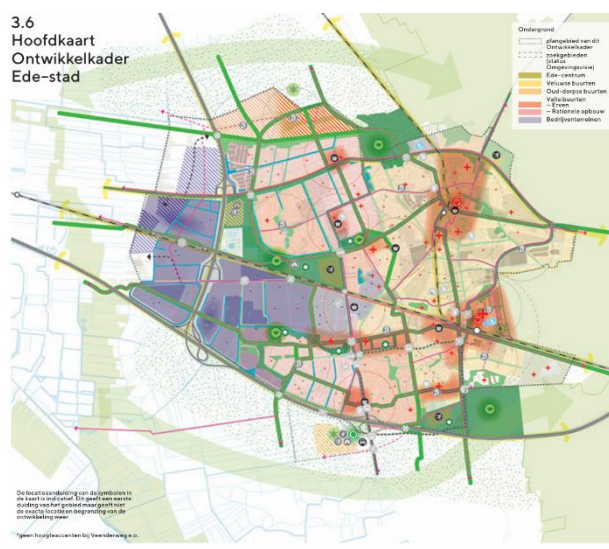
**Kronenburg:** Samen met bewoners, bedrijven, gemeente en andere organisaties willen we Kronenburg in de komende jaren mooier, groener, duurzamer, levendiger en sociaal sterker maken. Er gebeurt al veel in de wijk, maar er zijn ook nieuwe ideeën. Om de leefbaarheid in de wijk te verbeteren komt er minder verharding en meer groen, worden er meer en betere verbindingen voor fietsers en voetgangers gemaakt en komen er meer ontmoetingsplekken. Het woningaanbod wordt meer divers door toevoeging van woningen in verschillende categorieën en nieuwe woonconcepten. Het winkelcentrum verandert in een full service center en auto's worden efficiënter naar de plek van bestemming geleid. Deze projecten en opgaven staan niet op zichzelf, maar ze vormen één geheel. Daarom is er voor Kronenburg een visie opgesteld waarin alle ontwikkelingen samenkomen: het ontwikkelperspectief 'Samen werken aan de toekomst van Kronenburg'. Dit perspectief vormt de basis voor toekomstige plannen in de wijk.

Door de centrale ligging in Arnhem-Zuid, het stedelijke karakter, de uitstekende bereikbaarheid en goede voorzieningen is Kronenburg een geschikte plek voor woningbouw. In totaal gaat het om circa 1.100 nieuwe woningen. Deze woningen kunnen we niet zomaar bouwen. Er moet flink geïnvesteerd worden in de leefbaarheid van de wijk.

# Ede

## De Stad

Ede Stad is een inbreidingslocatie die bijdraagt aan de verdere verdichting en vernieuwing van het stedelijk gebied. De ontwikkeling sluit aan bij het Ontwikkelkader Ede-stad, waarin de gemeente inzet op groei met behoud van leefkwaliteit, door wonen, werken, voorzieningen, groen en mobiliteit in samenhang te ontwikkelen. Binnen de bestaande stad wordt ruimte benut door herontwikkeling en intensivering van locaties, met aandacht voor goede bereikbaarheid per fiets, te voet en met openbaar vervoer, en een hoogwaardige openbare ruimte. De aanpak richt zich op het toevoegen van woningen nabij voorzieningen en OV-knooppunten, passend bij de ambitie om Ede ook op lange termijn een vitale en aantrekkelijke stad te laten blijven.



Binnen Ede – De Stad worden circa 1.500 woningen ontwikkeld (inbreiding), met een mix van woningtypen voor starters, doorstromers en kleinere huishoudens. De ontwikkeling vindt gefaseerd plaats en gaat gepaard met investeringen in vergroening, verblijfskwaliteit en veilige stedelijke verbindingen, zodat nieuwe woonmilieus goed aansluiten op bestaande wijken. Er is een IVG-bijdrage van €500.000 beschikbaar.

Maatregelen	Aantal woningen	Kosten	Bijdrage IVG
(1) Vergroenen van de openbare ruimte Wethoudersbuurt	225	€ 1.450.000	€ 250.000
(2) Inrichten van groene stadslopers en parken Ede Stad	1200	€ 1.250.000	€ 250.000

### Toelichting op de maatregelen

- (1) Door deze maatregel is de verdichting van 97 naar 225 grotendeels woningen mogelijk en leidt dit tegelijkertijd tot een groenere, meer toekomstbestendige én hoogwaardigere openbare ruimte met meer aanleiding voor ontmoeting. Hiervoor wordt ingezet op inplanten van volwassen bomen in voldoende ruime standplaatsen, het integreren en aanhelen van bestaande laanstructuren, het opnemen van toekomstbestendige groenvakken voor groene en klimaatdoelen en het inrichten van parkachtige verblijfsplekken. In de groenstructuur wordt met rekening gehouden met aanwezige flora en fauna en tevens gefaciliteerd voor doelsoorten voor dit deel van de stad.
- (2) In het Ontwikkelkader Ede-stad heeft de gemeente Ede deze ambitie van verdichten en vergroenen vastgesteld. In het concept Uitvoeringsprogramma Ede stad wordt deze ambitie en de inzet voor de groene structuur verder uitgewerkt en geprioriteerd. Vanwege de relatie met de juridisch aantoonbare maatregelen voor recreatiedruk zijn delen van deze structuur nu al essentieel. In samenhang met de sloop nieuwbouw bij Hoogbouw Ede Zuid (HEZ) is de parkzone HEZ een van de eerste structuren die volgens deze aanpak zal worden ingericht.

Bestaande groene structuren worden versterkt en waar mogelijk op meer doelen ingericht door het integreren en aanhelen van bestaande structuren, het opnemen van toekomstbestendige groenvakken voor groene en klimaatdoelen en het inrichten van parkachtige verblijfsplekken en groene doorgaande routes. In de groenstructuur wordt rekening gehouden met aanwezige flora en fauna en tevens gefaciliteerd voor doelsoorten voor dit deel van de stad.

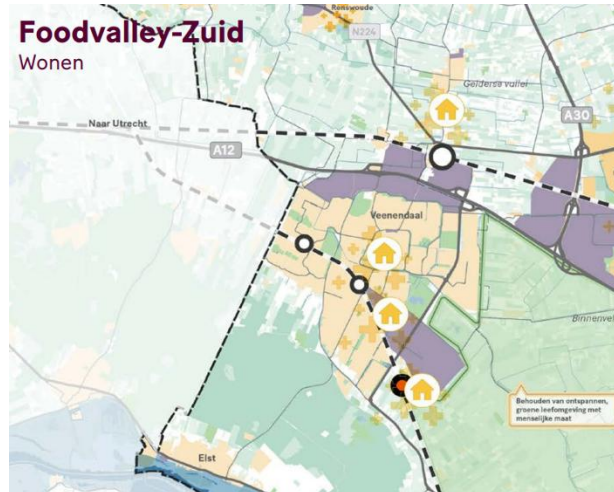
Met de bijdragen van het IVG worden bovenstaande maatregelen versneld gerealiseerd.

#### Toekomstige ingrepen

Op dit moment is er nog geen concreet zicht op toekomstig noodzakelijke ingrepen. Dit wordt in het najaar 2026 ambtelijk en bestuurlijk met de gemeente verder besproken.

## De Klomp

De Klomp is een omvangrijke uitbreidingslocatie die wordt verkend rond het intercitystation Veenendaal-De Klomp, één van de locaties binnen het NOVEX-gebied Arnhem-Nijmegen-Foodvalley. De Klomp ligt tussen Ede, Veenendaal en Ederveen en beschikt over een sterke OV-ontsluiting en nabijheid van de A12. In de Omgevingsvisie Ede 2040 is het gebied aangewezen als zoekgebied voor grootschalige woningbouw. Samen met de provincies Gelderland en Utrecht, de gemeenten Ede, Veenendaal en Renswoude en het waterschap Vallei & Veluwe wordt momenteel de haalbaarheid van een gebiedsontwikkeling onderzocht, met aandacht voor randvoorwaarden zoals natuur, milieu, mobiliteit en energie.



Binnen deze verkenning wordt uitgegaan van een ontwikkeling van 1.500 tot 15.000 woningen (uitbreiding), waarmee De Klomp kan doorgroeien van een kleine woonkern tot een volwaardige woon- en stationsomgeving met een gemengd, stedelijk-landelijk woonmilieu. De focus ligt op woningbouw in de nabijheid van het station, gecombineerd met nieuwe groenstructuren, goede fiets- en wandelverbindingen en een zorgvuldige landschappelijke inpassing richting het omliggende buitengebied. De gebiedsontwikkeling bevindt zich nog in de onderzoeks- en verkenningsfase. Er is daarom momenteel geen IVG-bijdrage beschikbaar voor De Klomp.

### Toekomstige ingrepen

Op dit moment is er nog geen concreet zicht op toekomstig noodzakelijke ingrepen. Dit wordt in het najaar 2026 ambtelijk en bestuurlijk met de gemeente verder besproken.

## **Zuidoost (GWL)**

Ede Zuidoost is een transformatielocatie. Deze locatie is onderdeel van de Grootschalig Woningbouwgebied (GWG) Foodvalley. Het gebied vormt een belangrijk ontwikkelgebied aan de zuidoostzijde van Ede, waar nieuwe woonbuurten worden toegevoegd in samenhang met bestaande wijken, groenstructuren en infrastructuur. De gebiedsontwikkeling richt zich op een evenwichtige uitbreiding van de stad, met aandacht voor een kwalitatief woonmilieu, goede bereikbaarheid en een zorgvuldige landschappelijke inpassing richting het omliggende gebied.

Binnen Ede Zuidoost worden circa 1.677 woningen ontwikkeld, met een divers aanbod voor starters, gezinnen en doorstromers. De ontwikkeling vindt gefaseerd plaats en omvat naast woningbouw ook investeringen in openbare ruimte, groen, water en verbindingen voor fiets en voetganger, zodat nieuwe en bestaande buurten goed met elkaar worden verbonden. De gebiedsontwikkeling draagt bij aan een toekomstbestendige stadsuitbreiding en versterkt de leefbaarheid aan de zuidoostrand van Ede. Er is momenteel geen IVG-bijdrage beschikbaar voor deze locatie.

### Toekomstige ingrepen

Op dit moment is er nog geen concreet zicht op toekomstig noodzakelijke ingrepen. Dit wordt in het najaar 2026 ambtelijk en bestuurlijk met de gemeente verder besproken.

## Doesburgerbroek

In Ede wordt met Doesburgerbroek (voorheen Kernhem-Noord) een uitbreidingslocatie ontwikkeld aan de noordzijde van de kern, aansluitend op de bestaande wijk Kernhem. Het gebied is gelegen tussen de Doesburgerdijk en de A30, en wordt ontwikkeld tot een nieuwe, groene en toekomstbestendige woonwijk met een sterk landschappelijk en ecologisch profiel.



De gemeente werkt langs een integraal ruimtelijk raamwerk en een omgevingsplan met milieueffectrapportage (MER), waarin hoofdstructuren voor groen, infrastructuur, woningtypologieën en voorzieningen zijn vastgelegd, inclusief noodzakelijke natuurcompensatie als randvoorwaarde voor realisatie.

Binnen Doesburgerbroek worden circa 1.500 woningen tot en met 2034 ontwikkeld (uitbreiding), gericht op een mix van woningen voor starters en ouderen, met aandacht voor duurzame mobiliteit, goede fiets- en wandelverbindingen naar centrum en station Ede-Wageningen, en klimaatadaptieve openbare ruimte. De ontwikkeling vindt gefaseerd plaats en draagt substantieel bij aan de Edese woningbouwopgave, waarbij betaalbaarheid, groenstructuren en een gezonde leefomgeving centraal staan. Er is geen IVG beschikbaar voor deze locatie.

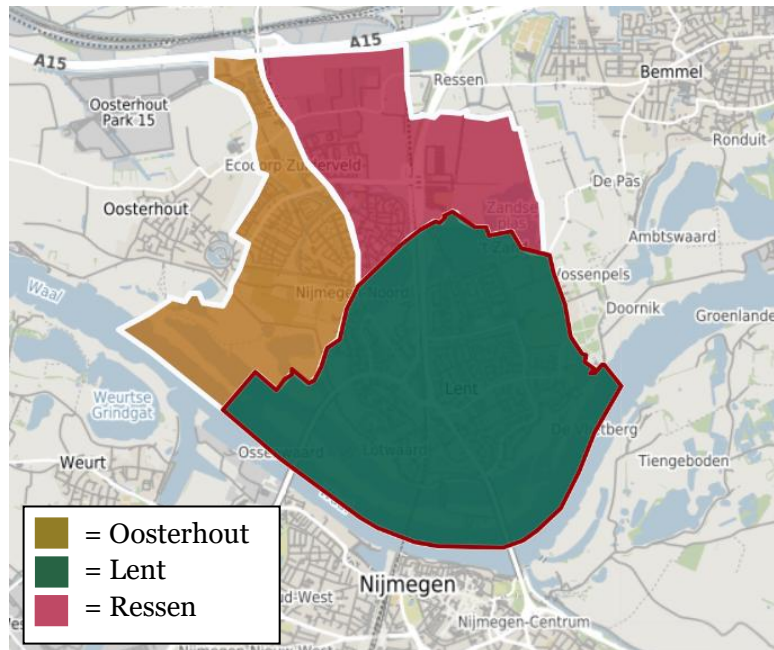
### Toekomstige ingrepen

Op dit moment is er nog geen concreet zicht op toekomstig noodzakelijke ingrepen. Dit wordt in het najaar 2026 ambtelijk en bestuurlijk met de gemeente verder besproken.

# Nijmegen

## Waalsprong (RGL)

De Waalsprong is een grootschalige inbreidings- en uitbreidingslocatie aan de noordzijde van de Waal, waar Nijmegen een nieuw stadsdeel ontwikkelt met in totaal circa 12.500 woningen, verspreid over wijken als Lent (groen), Oosterhout (geel) en Ressen (rood), die elk een eigen woonmilieu en ruimtelijke structuur kennen. Deze locatie is in de Nota Ruimte aangewezen als regionale grootschalige woningbouwlocatie (RGL).



In de Waalsprong zijn er inmiddels circa 8.500 woningen ontwikkeld en komen er in de periode tot en met 2034 nog 4.000 woningen in ontwikkeling. De wijk Lent vormt een stedelijke schakel direct aan de Waal, met gebieden zoals De Stelt die sterk verbonden zijn met het rivier- en dijklandschap, Oosterhout kenmerkt zich door groene woonbuurten, hofstructuren en nabijheid van de Oosterhoutse Plas; en Ressen heeft een meer landelijk karakter waarin nieuwe woondelen aansluiten op bestaande dorpsstructuren. Tegelijk groeit het gebied verder uit met nieuwe woonwijken, infrastructuur, scholen, voorzieningen en recreatieve structuren: er wordt gewerkt aan hoogwaardige openbare ruimte, groen- en waternetwerken, verbindingen voor wandelen en fietsen, en stedelijke functies in het centrumgebied Hart van de Waalsprong, waar gestapelde bouw, winkels en voorzieningen samenkomen. In de Waalsprong start ook het Veluwewaalspad naar Elst en Arnhem Westflank. Er is een IVG-bijdrage van €2.000.000.

Maatregelen	Aantal woningen	Kosten	Bijdrage IVG
Plaatsing geluidsschermen langs spoor Waalsprong	250	€ 6.600.000	€ 2.000.000

### Toelichting op de maatregel

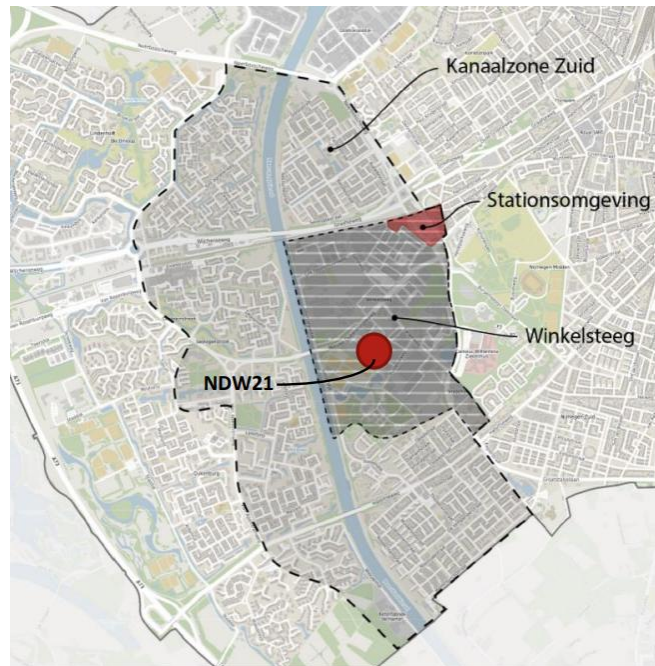
Het plaatsen van geluidsschermen langs de oostzijde van het spoor inclusief de daarvoor benodigde taludversterking ten behoeve van de bouw van woonwijk de Hoge Bongerd. De geluidsschermen zijn een harde voorwaarde voor de realisatie van de woonwijk de Hoge Bongerd, om hiermee de geluidshinder in de wijk, veroorzaakt door het treinverkeer op het spoor, terug te brengen tot aanvaardbaar niveau. Met de bijdrage vanuit het IVG is een direct financieel tekort gedekt, en wordt vertraging in de woningbouw voorkomen.

### Toekomstige ingrepen

Op dit moment is er nog geen concreet zicht op toekomstig noodzakelijke ingrepen. Dit wordt in het najaar 2026 ambtelijk en bestuurlijk met de gemeente verder besproken.

## Kanaalzone (GWL)

De Kanaalzone is een omvangrijke binnenstedelijke verdichtings- en transformatielocatie in Nijmegen, waarin verouderde bedrijventerreinen, met name in Winkelsteeg, worden ontwikkeld tot een gemengd stedelijk woon-werkgebied. De locatie is in 2022 door het Rijk aangewezen als nationale grootschalige woningbouwlocatie (GWL) en grenst aan de wijken Lankforst, De Kamp, Malvert, Zwanenveld, Hatert en Neerbosch-Oost. Binnen de Kanaalzone worden tot en met circa 2040 ongeveer 8.800 woningen ontwikkeld, in combinatie met ruimte voor bedrijvigheid, maatschappelijke voorzieningen, groen en infrastructuur. De ontwikkeling kenmerkt zich door een gefaseerde transformatie waarbij bestaande economische functies deels behouden blijven, worden versterkt waar mogelijk en nieuwe stedelijke woonlocaties worden toegevoegd. Daarbij wordt ingezet op een evenwicht tussen wonen en werken, versterking van het MKB, het toevoegen van nieuwe werkgelegenheid en het realiseren van autoluwe, groenstedelijke woonomgevingen met een hoge leefkwaliteit.



Binnen de Kanaalzone zijn er enkele ontwikkellocaties met een eigen aanpak. Op het voormalige Compac- terrein (nu bekend als NDW21) aan de Nieuwe Dukenburgseweg worden tijdelijke woningen ontwikkeld voor een periode van 15 tot 20 jaar. Dit project wordt mede mogelijk gemaakt door een rijkssubsidie van €2,5 miljoen. Daarnaast wordt het bredere gebied van de Winkelsteeg getransformeerd tot een toekomstbestendig woon werk milieu.

### Deelgebieden

1. Kanaalknoop Zuid is een van de eerste gebieden waar concrete woningbouwprogramma's worden gerealiseerd. Hier worden circa 1.200 woningen ontwikkeld, gecombineerd met maatschappelijke voorzieningen, ruimte voor cultuur, ontspanning en lichte bedrijvigheid. Het gebied ontwikkelt zich tot een stedelijk knooppunt met een gemengd programma en een sterke nadruk op verblijfskwaliteit en ontmoeting.
2. Kanaalknoop Noord kent een meer geleidelijke ontwikkelstrategie, waarbij bestaande bedrijven waar mogelijk worden ingepast of verplaatst. De focus ligt op functiemenging en flexibiliteit, waarbij wonen en werken dicht bij elkaar worden georganiseerd. Dit leidt tot een stedelijk milieu met ruimte voor innovatieve bedrijvigheid, nieuwe werkplekken en diverse woonvormen.
3. De stationsomgeving van Nijmegen Goffert ontwikkelt zich tot een belangrijk mobiliteits- en stedelijk knooppunt binnen de Kanaalzone. Hier worden woningen en werkplekken ontwikkeld met een hoge dichtheid en een sterke oriëntatie op openbaar vervoer. Voor de gebiedsontwikkeling is de infrastructuur aangepast door de samenvoeging van de Graafseweg en Neerboscheweg ter hoogte van het station, waarmee ruimte is gecreëerd voor stedelijke ontwikkeling en verbetering van de doorstroming.

4. In Dukenburg wordt er ingezet op een versterking van de bestaande stedelijke structuren, waarbij wonen, voorzieningen en openbare ruimte in samenhang worden vernieuwd. Belangrijke onderdelen hierin zijn de herontwikkeling van Zwanenpark en de transformatie van winkelcentrum Dukenburg. Zwanenpark ontwikkelt zich tot een groen woon en recreatiegebied, waarin woningbouw wordt gecombineerd met versterking van de groenstructuur en ruimte voor recreatie en ontmoeting. Hiermee ontstaat een belangrijke groene schakel tussen de omliggende wijken en de Kanaalzone.

Tegelijkertijd wordt winkelcentrum Dukenburg getransformeerd tot een multifunctioneel centrum, met nieuwe voorzieningen, een verbeterde openbare ruimte en het toevoegen van woningen. Onderdeel van deze ontwikkeling is de realisatie van een tunnelbak voor het parkeren. Hiermee komt er meer bovengrondse ruimte vrij voor een meer samenhangende en toekomstbestendige inrichting van de openbare ruimte.

Er is een IVG-bijdrage beschikbaar van €4.350.000

Maatregelen	Aantal woningen	Kosten	Bijdrage IVG
(1) Uitvoeren archeologisch onderzoek en bodemsaneringen Winkelsteeg	4540	€ 6.700.000	€ 2.000.000
(2) Realiseren tunnelbak voor toegang parkeerkelder voor winkelcentrum Dukenburg	500 - 600	€ 2.350.000	€ 2.350.000

#### Toelichting op de maatregelen

- (1) De Kanaalzone is een gebied met een lange geschiedenis. Zowel als nederzetting voor volken in het verre verleden als voor een tal van bedrijvigheid in een recentere periode. Nu er gewerkt wordt aan de transformatie van Winkelsteeg als nieuw werk-woongebied dienen er een tal van hindergevendende activiteiten in de bodem te worden weggenomen om tot deze ontwikkeling te kunnen komen. Daarbij gaat het om kosten voor archeologie (o.a. booronderzoek, proefsleuvenonderzoek en opgravingen, verplichte rapportage), andere onvoorziene activiteiten (voorbeeld weghalen niet gebruikte kabels en leidingen) en bodemsaneringsmaatregelen die benodigd zijn om te kunnen starten met de woningbouwontwikkeling binnen Nijmegen-Kanaalzone. De IVG-bijdrage draagt bij aan het tekort voor deze werkzaamheden.
- (2) Met de transformatie van winkelcentrum Dukenburg en de omliggende openbare ruimte wordt een betere bereikbaarheid en toegankelijkheid beoogd en verbetering van de leefbaarheid, meer ruimte voor ontmoeten en een betere toegang tot de omliggende winkel- en werklocaties. Dit wordt bewerkstelligd door het toevoegen van woningen, het compleet herinrichten van de openbare ruimte, het toevoegen van openbare ruimte (door sloop van leegstaand vastgoed) en het aantal toegangen richting de parkeervoorziening te beperken tot één toegang voor autoverkeer. Deze wordt onder de nieuw te realiseren openbare ruimte aangebracht. De bijdrage vanuit het IVG draagt bij aan het werkklimaat, bereikbaarheid en leefbaarheid van de omgeving.

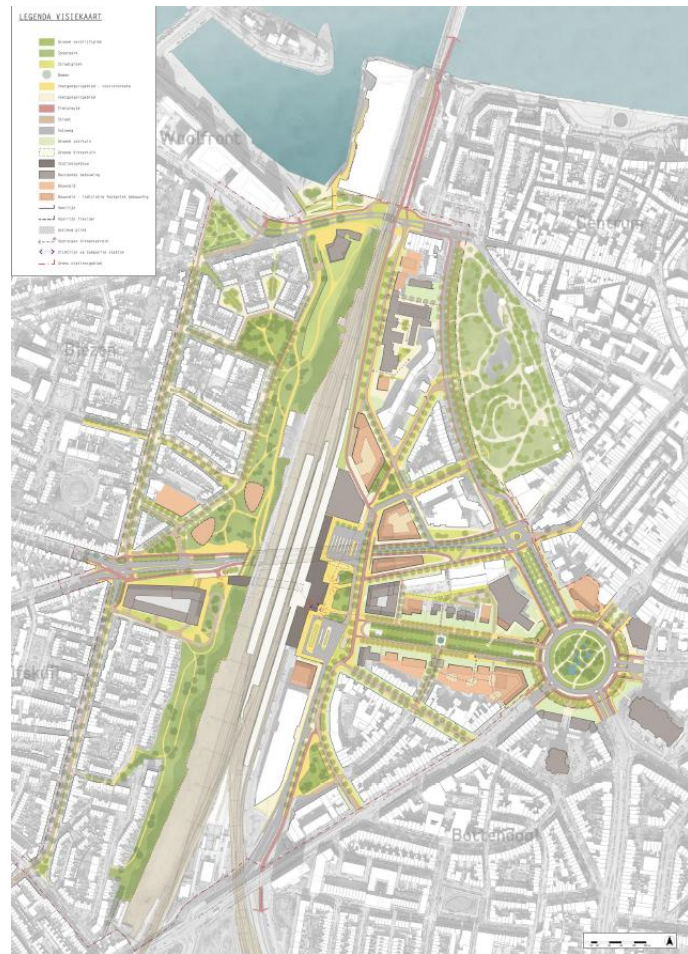
#### Toekomstige ingrepen

Op dit moment is er nog geen concreet zicht op toekomstig noodzakelijke ingrepen. Dit wordt in het najaar 2026 ambtelijk en bestuurlijk met de gemeente verder besproken.

## Stationsgebied (GWL)

Het Stationsgebied in Nijmegen is een omvangrijke inbreidings- en transformatielocatie die zich uitstrekt van het Keizer Karelplein tot de Vijfknop en van de Graafsebrug tot de Waalhaven. Het gebied is in 2022 aangewezen als nationale grootschalige woningbouwlocatie (GWL) en bestaat uit drie deelgebieden: het Waalfront, de binnenstad en het Stationsdistrict (zie kaart).

In alle drie de deelgebieden wordt gewerkt aan een samenhangende stedelijke ontwikkeling, met ruimte voor wonen, werken, voorzieningen en verblijfskwaliteit. Tot en met 2034 worden in het Waalfront, de binnenstad en het Stationsdistrict circa 5.000 nieuwe woningen gerealiseerd. Hiermee groeit het stationsgebied uit tot een samenhangend stedelijk centrum met duidelijke routes, een verbeterde openbare ruimte en een sterke rol als multimodale mobiliteitshub.



Het Stationsdistrict vormt daarbij een belangrijk stedelijk knooppunt. Hier werken de gemeente, het Rijk, ProRail, NS en de provincie Gelderland samen aan een integrale herontwikkeling van het station, de stationsomgeving en aangrenzende gebieden. De in 2024 vastgestelde gebiedsvisie richt zich op een hoogstedelijk, groen en toekomstbestendig gebied waarin wonen, werken, reizen en verblijven op een samenhangende manier worden gecombineerd.

Kenmerkend voor de ontwikkeling is de transformatie van de stationsomgeving in samenhang met grootschalige OV-investeringen. Binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) worden onder andere een nieuwe reizigerstunnel en de Westentree gerealiseerd, en worden sporen, perrons en entrees van het station verbeterd. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt over de herinrichting en kwaliteitsverbetering van de hoofdentree, met als doel een betere aansluiting op de binnenstad en een aantrekkelijkere en herkenbare toegang tot het station. Tegelijkertijd wordt ingezet op het versterken van de openbare ruimte, het vergroenen van het gebied en het verbeteren van veilige en herkenbare verbindingen tussen het station, de binnenstad en omliggende wijken. Het gebied kent momenteel geen IVG-bijdrage.

### Toekomstige ingrepen

Op dit moment is er nog geen concreet zicht op toekomstig noodzakelijke ingrepen. Dit wordt in het najaar 2026 ambtelijk en bestuurlijk met de gemeente verder besproken.