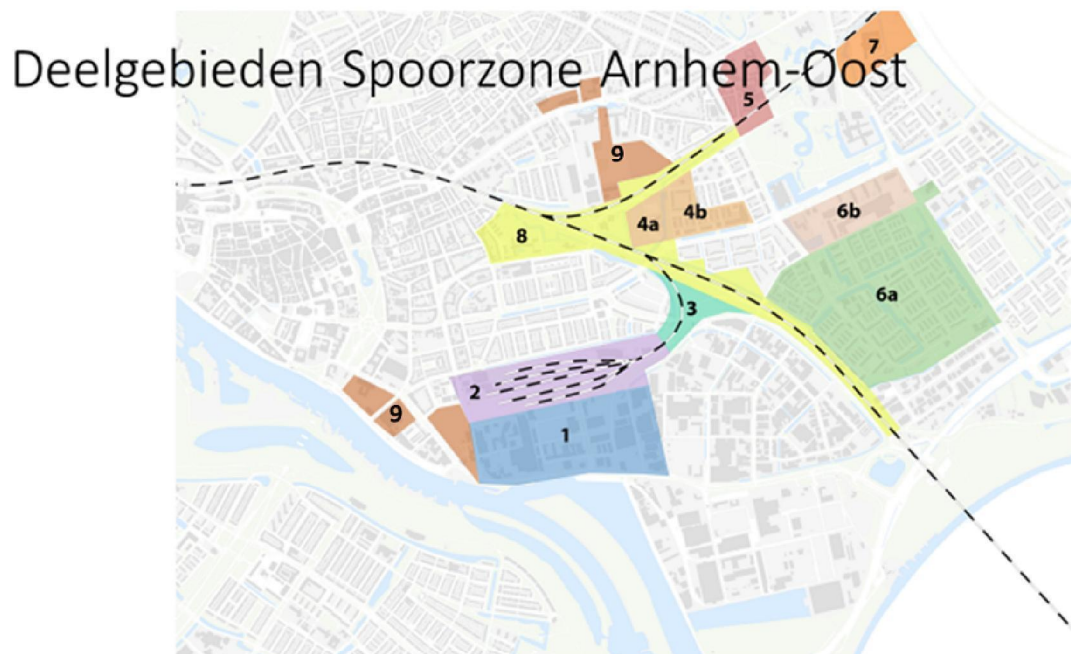
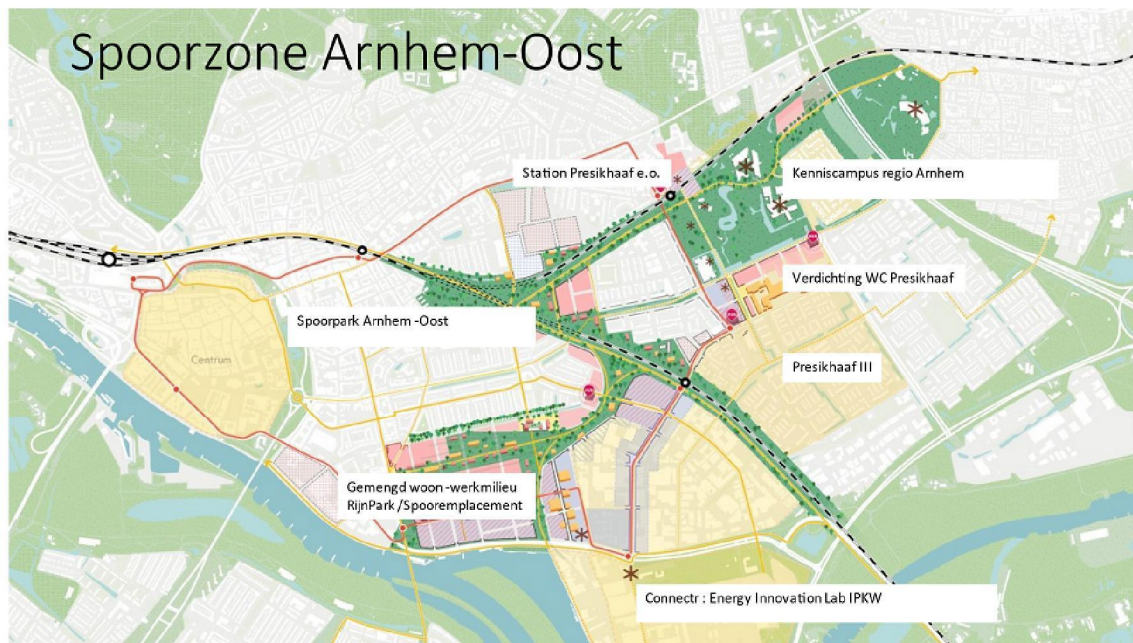


Factsheet Spoorzone Arnhem-Oost

Dit document dient ter ondersteuning van en ter toelichting op de businesscase (Spreadsheet) voor het grootschalige woningbouwgebied Spoorzone Arnhem Oost.

30 september 2022, Arnhem



1. Kerngegevens gebied

Gegevens	Invullen
Naam gebied	Spoorzone Arnhem-Oost
Deelgebieden	<p>Op de bovenstaande afbeelding zijn de 9 deelgebieden van Spoorzone Arnhem Oost weergegeven. Deze negen deelgebieden zijn tezamen de locaties binnen de spoorzone waar de gemeente Arnhem aanpassingen aan het gebied wil treffen. Het overgrote gedeelte van deze gebieden worden ingezet als ontwikkellocatie voor onder andere woningbouw. Echter de deelgebieden 3 en 8 betreffen deelgebieden waar hoogwaardige openbare ruimte wordt gerealiseerd. Deze locaties zijn ten dienste van de intensieve ontwikkeling van woningbouw in de andere deelgebieden.</p> <p>De gebieden 1 en 2 zijn gezamenlijk beoogd voor de woningbouwontwikkeling Rijnpark. Huidig deelgebied 1 betreft momenteel een bedrijventerrein. Deze locatie wenst de gemeente te verwerven om tot ontwikkeling te brengen. Voor deelgebied 2 geldt dat hier momenteel onder andere het spooremlacement gesitueerd is. De gemeente wenst de huidige eigenaren NS en Prorail (en de overige eigenaren) uit te kopen om het gebied te kunnen ontwikkelen. Voor de ontwikkeling zien wij drie deelgebieden;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Noord: emplacement van Prorail, NS en bedrijventerrein • Zuid 1: westelijk deel van het bedrijventerrein. • Zuid 2: oostelijk deel van het bedrijventerrein <p>Deelgebied 3 – aansluiting van emplacement op hoofdspoor. Met verdwijnen emplacement wordt dit omgevormd tot spoorpark</p> <p>Deelgebied 4a en 4b</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4a gebied Merwedeterrein. Deels in handen van gemeente. Na ontvlechting spoorknoop te ontwikkelen tbv van woningbouw • Bestaande (sociale) woningbouw, mogelijk renovatie en/of herstructurering. Niet opgenomen in de businesscase. <p>Deelgebied 5 – Gebied Schaapsdrift. Gemeente heeft hier voorkeursrecht gevestigd tbv woningbouw. Onderzoek naar verdichting loopt.</p>

	<p>Deelgebied 6a en 6b</p> <ul style="list-style-type: none"> • 6a deelgebied Presikhaaf 3: grotendeels gemeentelijke grondexploitatie • 6b deelgebied winkelcentrum Presikhaaf. Gemeentelijke gronden <p>Deelgebied 7 – locatie Intratuin, locatie die door private partij tot ontwikkeling zal worden gebracht.</p> <p>Deelgebied 8 – gronden die na ontvlechting van de spoorknooop ingericht worden als spoorpark</p> <p>Deelgebied 9a en 9b – Dit zijn de gebieden Coberco en Akzo, resp. Beiden gebieden betreffen locaties die door private partijen in ontwikkeling worden gebracht.</p>								
Belangrijkste doelstellingen	<p>Arnhem-Oost staat aan de vooravond van grote veranderingen. De stad kampt met de gevolgen van de klimaatcrisis, de vastgelopen woningmarkt, de noodzaak van een gezonde en groene leefomgeving, sterke werklocaties en de steeds groter wordende kloof tussen arm en rijk.</p> <p>Door de problemen integraal en gebiedsgericht aan te pakken, kunnen we daadwerkelijk een verschil maken. De bouw van twaalfduizend nieuwe woningen moet dan ook niet alleen de vastgelopen woningmarkt in de stad lostrekken, maar is ook een kans om de leefbaarheid en veiligheid in twee van de meest kwetsbare wijken in Arnhem-Oost te versterken.</p> <p>De ambities zijn groot: de komende jaren transformeren we het oostelijk deel van de stad naar een goed bereikbaar, aantrekkelijk, energiek en duurzaam woon-, werkmilieu.</p>								
Beoogd programma	<p><i>Woningbouwprogramma Spoorzone Arnhem-Oost</i></p> <p>In de totale ontwikkeling worden circa 12.000 nieuwe woningen beoogd. Van dit aantal is 2/3e betaalbaar.</p> <p>Hiervan is bijna 6.000 beoogd in de periode t/m 2030 en iets meer dan 6.000 in de periode na 2030. Onderstaand is per deelgebied (met woningbouw) het aantal woningen in genoemde periodes weergegeven.</p> <table> <tr> <td>1. & 2. Rijnpark</td><td>7.000 woningen</td></tr> <tr> <td>a) Noord</td><td>1.500 woningen (voor 2030)</td></tr> <tr> <td>b) Zuid 1</td><td>1.500 woningen (voor 2030)</td></tr> <tr> <td>c) Zuid 2</td><td>4.000 woningen (na 2030)</td></tr> </table>	1. & 2. Rijnpark	7.000 woningen	a) Noord	1.500 woningen (voor 2030)	b) Zuid 1	1.500 woningen (voor 2030)	c) Zuid 2	4.000 woningen (na 2030)
1. & 2. Rijnpark	7.000 woningen								
a) Noord	1.500 woningen (voor 2030)								
b) Zuid 1	1.500 woningen (voor 2030)								
c) Zuid 2	4.000 woningen (na 2030)								

	<p>4.a Merwedeterrein 230 woningen (na 2030)</p> <p>5. Schaapsdrift/Station Presikhaaf 500 woningen (voor 2030) (nog onderzoek verdichting)</p> <p>6. Presikhaaf 2.000 woningen a) Presikhaaf III 500 woningen (voor 2030) b) Winkelcentrum Presikhaaf 1.500 woningen (na 2030)</p> <p>7. Intratuin 250 woningen (voor 2030)</p> <p>9. Coberco + Zijdekwartier 1.650 woningen (voor 2030)</p> <p><u>Totaal +/- 12.000 woningen</u></p> <p><i>Werkprogramma Spoorzone Arnhem-Oost</i> Ruim 160.000 m2 werken</p> <p><i>Maatschappelijk programma</i> <i>Circa 80.000 m2 werken</i> Volgt uit de Arnhemse Barcode (gebaseerd op de Utrechtse Barcode)</p> <p>ps 1; dit is de rekenkundige input voor de businesscase om financieel inzicht te krijgen in deze fase van ontwikkeling ps 2; de deelgebieden 3 en 8 betreffen leefomgevingsgebieden en bevatten geen woningen)</p>
Parkeeroplossingen / mobiliteitsconcept	<p><i>Mobiliteitstransitie noodzakelijk door meer mobiliteit</i></p> <p>Arnhem staat, mede door de ontwikkelingen in de Spoorzone Arnhem Oost voor een grote mobiliteitsopgave. Meer woningen betekent immers meer mobiliteit. Om de stad duurzaam bereikbaar en leefbaar te houden is een mobiliteitstransitie noodzakelijk. Wat betreft de bereikbaarheid is het belangrijk om de afhankelijkheid van de auto te verkleinen. Er is immers beperkt ruimte in de stad voor meer automobilititeit. Dit geldt voor de wegen die geen extra verkeer kunnen verwerken, maar ook voor de ruimte die de (geparkeerde) auto's op straat innemen. Daarnaast heeft het autoverkeer veel onwenselijke effecten op de leefbaarheid, gezondheid en verkeersveiligheid in de stad.</p> <p>In lijn met het reeds vastgestelde beleid op Hoogwaardig openbaar vervoer (Samenwerken aan Hoogwaardige OV-Corridors Actieplan voor de Regio Arnhem Nijmegen 2019-2023), fietsbeleid (Accentnota fiets), klimaatneutrale stad (NEMiA), deelvervoer (Beleidskader deelmobiliteit),</p>

	<p>maar ook de ontwerp omgevingsvisie 2040 en het recente coalitieakkoord maakt Arnhem de transitie naar een verduurzaming van de mobiliteit. We werken aan een nieuw duurzaam mobiliteitsplan. Hierin zijn naast de bereikbaarheid van de stad, het tegengaan van verkeersoverlast en schone lucht uitgangspunten. We willen immers een aantrekkelijke, gezonde, groene woon- en leefomgeving passend bij het veranderende klimaat en een duurzame bereikbaarheid hiervan.</p> <p><i>Meer ruimte voor voetganger en fietser</i></p> <p>Wij doen dit door in heel Arnhem (maar zeker in de Spoorzone Arnhem Oost) bij de verdeling van de schaarse ruimte op straat eerst de voetganger, dan de fietser, dan het openbaar vervoer en vervolgens pas de auto te laten komen. Concreet betekent dit de inrichting van leefstraten en het beperken van de ruimte voor de auto door het verlagen van de snelheden (van 70km/u naar 50 km/u en van 50km/u naar 30km/u) en het verminderen van het aantal rijstroken voor het autoverkeer. Ook zorgen we voor snelle, directe en comfortabele loop- en (snel)fietsroutes door en naar het gebied. Hierdoor is een loop- of fietsrit vaak de snelste en beste optie en zal het aandeel van de deze modaliteiten fors toenemen.</p> <p><i>Nieuwe verbindingen</i></p> <p>Deze fiets- en looproutes vragen om nieuw verbindingen (bruggen, onderdoorgangen) over of onder de barrières in het gebied (spoor en water), om echt tot directe, snelle routes te komen. Op de routes met grote vervoerstromen zetten we ook in op hoogwaardig openbaar vervoer. Hierdoor ontstaan snelle, (grotendeels) ongehinderde openbaar vervoerroutes door het gebied die grote groepen mensen tussen de stations, hubs en woon/werk locaties kunnen verplaatsen. Een extra fietsverbinding over de Rijn is dan ook niet alleen nodig voor de nieuwe inwoners en werkenden, maar ook om de bestaande vastgelopen bereikbaarheid van en naar het zuiden te doorbreken.</p> <p><i>Stations als toegangspoorten</i></p> <p>Stations in of vlakbij het gebied zijn cruciaal binnen dit mobiliteitsconcept. Door in deze stations te investeren maken we optimaal gebruik van de trein als duurzaam mobiliteitsmiddel.</p> <p><i>Minder parkeerplek en geclusterd in hubs</i></p> <p>We zetten daarnaast in op een lagere parkeernorm in de hele stad en parkeernorm nul in en rond de binnenstad en dichtbij een ov-knooppunt. Ook in de spoorzone Arnhem Oost zal dus een lage parkeernorm gaan gelden. Dit doen we in combinatie met het uitbreiden van het parkeervergunningssysteem naar de gebieden waar dat nodig is. Aangezien Spoorzone Arnhem Oost een ontwikkeling is met lage parkeernormen zal er in dit gebied en de omliggende (en tussenliggende) gebieden parkeerregulering worden ingevoerd. Hiermee voorkomen we</p>
--	---

	<p>dat er parkeeroverlast in deze gebieden ontstaat en zetten we ook in die gebieden een beperking op de auto beschikbaarheid (voor de deur). Om het mogelijk te maken dat mensen ook minder afhankelijk worden van een (eigen) auto zetten we in op deelvervoer (elektrische fietsen, scooters en auto's). We zetten in op een groot netwerk van dit deelvervoer, zodat mensen overal deelvervoer kunnen gebruiken en achterlaten.</p> <p>Parkeren lossen we op in gebouwde voorzieningen. Hierdoor ontstaat er meer ruimte op straat voor de voetganger, fietser en groen, doordat er minder of op sommige plekken helemaal geen auto infrastructuur nodig is. Bijkomend voordeel is dat de auto niet meer voor de deur staat, waardoor wandelen of fietsen worden gestimuleerd. Om er voor te zorgen dat zo min mogelijk verkeer van buiten de stad, met een bestemming in Arnhem door het gebied rijdt, zetten wij ook in op Stadsrandhubs vanwaar automobilisten met het openbaar vervoer of de (deel)fiets verder naar Arnhem kunnen reizen.</p> <p>Hierdoor ontstaat een compleet mobiliteitssysteem waarbij de rol van de auto een stuk kleiner is. Daarmee draagt het duurzame mobiliteitssysteem bij aan een aangename groenere leefomgeving en organiseren we de duurzame bereikbaarheid als randvoorwaarde in deze verstedelijkingsopgave.</p> <p>In de bijlage zijn de diverse maatregelen ook op kaart weergegeven.</p>
Benodigde investeringen / ingrepen in het gebied	<p>Naast investeringen in de bereikbaarheid van het gebied zijn een aantal cruciale ingrepen nodig om deze binnenstedelijke ontwikkeling in het hart van de stad mogelijk te maken in zowel de noodzakelijke aantallen, als in grip op planning van de realisatie van de woningbouwontwikkeling:</p> <p>Emplacement</p> <p>Het Arnhemse spooremlacement zal uiteindelijk plaats moeten maken voor de ontwikkeling van Rijnpark. Op dit moment is het omvangrijke gebied in gebruik door zowel NS als ProRail. Het gebied is verdeeld in respectievelijk een zuidelijk- en noordelijk deel. Met het uiteindelijk verplaatsen van het emplacement is het mogelijk om niet alleen een substantieel deel van de woningen te realiseren, maar ook een duurzame openbare ruimte die noodzakelijk is om de Spoorzone Arnhem-Oost duurzaam bereikbaar en leefbaar te maken.</p> <p>Uit een studie die is uitgevoerd door AT Osborne volgen een aantal opties voor het uitplaatsen van het spooremlacement. De vier uitgewerkte varianten lopen van overkluizen tot volledig uitplaatsen. De kosten voor</p>

	<p>de verschillende opties lopen dan ook fors uiteen. Een overkluizing is hier niet alleen financieel kostbaar, maar zal tevens (door de hoogte) een barrière vormen en een stedenbouwkundig litteken vormen in dit deel van de stad waar juist deze ontwikkeling ook een bijdrage moet leveren aan de verbinding tussen de aangrenzende kwetsbare wijk uit het Nationaal programma Leefbaarheid en Veiligheid, deze ontwikkeling en de Rijn.</p> <p>Om de ontwikkeling van Rijnpark door te zetten, zetten wij in op het met de betrokken partijen (incl. het Rijk) versnellen van de reeds ingezette onderzoeken om ook recht te doen aan de nationale belangen van Prorail en NS.</p> <p>Verwervingen en uitplaatsingen</p> <p>Om de aantallen te realiseren die Nederland en Arnhem nodig zijn in combinatie met grip op realisatietermijn zijn in dit gebied aantal verwervingen en uitplaatsingen nodig. Een actieve benadering hierin geeft meer grip op verdichtingsmogelijkheden, realisatiemoment en betaalbaarheid van het woningbouwprogramma door overheidssturing.</p> <p>Spooreplacement Noord (Prorail) 80 miljoen, tbv uitplaatsing en verwerving emplacement. Voor 2030</p> <p>Spooreplacement Zuid (NS) 200 miljoen tbv uitplaatsing en verwerving emplacement. Na 2030</p> <p>Van Houtem uitplaatsen hinderactiviteit 3 miljoen, reeds overeenstemming en dekking, locatie Rijnpark zuid 1</p> <p>Schaapsdrift / nog te verwerven + schadeloosstelling 71 miljoen aankoop en schadeloosstelling bedrijven en woningen. Hierop reeds voorkeursrecht gevestigd, 2022-2026</p> <p>Presikhaaf / nog te verwerven + schadeloosstelling 4,5 miljoen: verwerving en schadeloosstelling bedrijf op winkelcentrum Presikhaaf 2028/2030</p> <p>Rijnpark / nog te verwerven+schadeloosstelling 275 miljoen verwerving en schadeloosstelling bedrijven Noord en zuid 1 tesamen 105 miljoen voor 2030 Restant na 2030</p>
--	---

	<p>Verwerving spoorpark driehoek</p> <p>7.1 miljoen: aankoop en schadeloosstelling bedrijven in locatie 8, spoorpark. Na 2030</p> <p>Spoorpark</p> <p>Het spoorpark is randvoorwaardelijk voor een goede ruimtelijke kwaliteit en een gezonde klimaatadaptieve leefomgeving. Het draagt bij aan de opheffing van barrières en creëert ruimte voor ontmoeting en verbinding tussen bewoners uit verschillende Arnhem-Oostwijken en de nieuw toe te voegen woningen.</p>
Benodigde gebiedsoverstijgende infrastructuur	<p><i>Bereikbaarheid Groene Metropoolregio</i></p> <p>Voor de verstedelijkingsopgave in de groene metropoolregio zijn een groot aantal regionale integrale infrastructurele- en bereikbaarheidsmaatregelen noodzakelijk. Dit integrale overzicht van benodigde maatregelen is (net als bij Nijmegen) opgenomen in aparte bijlage die geen onderdeel uitmaakt van deze businesscase.</p> <p>Een deel daarvan heeft wel een rechtstreekse impact op de ontwikkeling van Arnhem-Oost en maakt daarom wel onderdeel van deze businesscase omdat ze direct randvoorwaardelijk zijn voor de bereikbaarheid van de geplande woningbouw.</p> <p><i>Duidelijkheid ontvlechting spoorknoop</i></p> <p>Het gesprek over de ontvlechting van de spoorknoop bij Arnhem vindt al een aantal jaren plaats. Deze nationale en regionale opgave ligt op Arnhems grondgebied en vraagt nog nader onderzoek. Door onduidelijkheid over het mogelijke tracé van deze ontvlechting, is een deel van de ontwikkelpotentie van de Spoorzone Arnhem Oost nog niet ontwikkelbaar, maar is het tijdspad van geplande flexwoningen op Merwede terrein ook een grijs gebied. Duidelijkheid is nodig om een deel van de woningen te realiseren alsook voor de aanleg van delen van het spoorpark dat als uitloopgebied voor de nieuwbouw gaat functioneren en de mogelijkheden om barrières op te lossen.</p> <p><i>Fietsbrug als onderdeel mobiliteitsconcept en -transitie</i></p> <p>Het eerder beschreven mobiliteitsconcept gaat uit van een ingrepen in bestaande stad en ontwerpuitgangspunten verdere ontwikkeling. De fietsbrug is daarmee randvoorwaardelijk voor het slagen de</p>

	<p>mobilitéitstransitie in spoorzone Arnhem-oost enerzijds en anderzijds speelt deze een belangrijke rol bij het oplossen van de huidige congestie in het zuidelijk deel van Arnhem en regio en het vastlopen van de infrastructuur (zie ook bijlage over regionaal pakket). Bijkomend betreft (net als bij het emplacement) is een stevigere verbinding van de kwetsbare wijk Malburgen als onderdeel van nationaal programma Leefbaarheid en veiligheid die hiermee een betere verbinding krijgt met de voorzieningen aan noordzijde van de rijn.</p> <p><i>Versterking Bereikbaarheidsmaatregelen</i></p> <p>Vanuit het mobiliteitsconcept zijn binnen het gebied een aantal ingrepen nodig om de bereikbaarheid van de woningen mogelijk te maken. Een deel van die maatregelen zoals gebiedshubs, Versterking infra fiets en (H)OV, vindt niet alleen in het gebied plaats maar zijn ook nodig buiten het gebied. Deze zijn cruciaal voor de mobiliteitstransitie maar dragen ook bij aan de bestaande stad en regio.</p>
Fase van de gebiedsontwikkeling	<p>De Spoorzone Arnhem-Oost maakt onderdeel van de verstedelijkingsstrategie en is vastgelegd in de omgevingsvisie. De samenhangende aanpak in het gebied tot 2040 om 12.000 woningen te realiseren maakt het mogelijk om in dit deel van de stad te verdichten met behoud van kwaliteit van groen en leefomgeving en bereikbaarheid.</p> <p>Om te versnellen en voor 2030 circa 6000 woningen te kunnen realiseren hebben we de afgelopen periode onderzoek gedaan om te kijken hoe we delen van de Spoorzone Arnhem-Oost naar voren kunnen halen en welke randvoorwaarden we daar met elkaar voor kunnen creëren in deze fase.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Uiteindelijk zijn de regionale bereikbaarheidsmaatregelen op termijn nodig - Helpt duidelijkheid over de ontvlechting spoorknoop - Is zicht nodig op uitfasering spooreplacement - En is het nodig financiële randvoorwaarden te organiseren voor eerste deel van emplacement, bereikbaarheidsmaatregelen en overige gebiedsinvesteringen zoals uitplaatsingen en verwervingen. <p>Over regionale bereikbaarheidsmaatregelen, de spoorknoop en het spooreplacement is hierboven in algemene zin een toelichting gegeven voor de totale ontwikkeling van circa 12.000 woningen.</p>

	<p>Om tot 2030 tot circa 6.000 te komen het volgende;</p> <p>Het spooreplacement als totaal is in twee delen te splitsen. Als het ProRail-deel binnen het bestaand net kan worden opgelost (1 van de varianten in studie), dan kan hier zowel geïntensiveerd als versneld worden qua woningbouw. De intensivering die dan plaatsvindt aan o.a.. noordzijde noodzaken wel een gedeelde realistische inschatting van het verplaatsen van het emplacement als totaal en de eerste fase binnen bestaande net voor 2030.</p> <p>Door afspraken te maken over:</p> <ul style="list-style-type: none"> - € 155 mln. aan bereikbaarheidsmaatregelen in deze fase en - € 60 mln. verwervings en verplaatsingskosten en - € 80 mln. aan kosten van de verplaatsing van het Noordelijke ProRail deel voor Arnhem - In combinatie met een versneld onderzoek naar zowel een realiteitsinschatting voor het totaal verplaatsen van het spooreplacement (NS-deel) als het oplossen van uitplaatsing van het noordelijk deel in het bestaand net, <p>Dan kunnen in 2023 uitvoeringsafspraken gemaakt worden over de realisatie van circa 6.000 woningen voor 2030.</p> <p>Bij het overlaten van de ontwikkeling aan de markt zal een deel kosten van verwervingen en uitplaatsingen vervallen maar hebben we geen grip op de versnelling. € 80 mln. uitplaatsing en € 155 mln. bereikbaarheidsmaatregelen zijn altijd nodig maar leiden alleen niet tot versnelling voor 2030.</p> <p>De uitwerking en planvorming van de eerdergenoemde woningbouwontwikkelingen binnen het gebied van Spoorzone Arnhem-Oost loopt uiteen. Er zijn plannen waar de gemeente met private partijen in gesprek zijn en er zijn gebieden waar de eerste stedenbouwkundige schetstekeningen zijn en worden opgesteld.</p>
Planning van de ontwikkeling	<p>12.000 woningen tot 2040</p> <p>Voor 2030: 6.000 met versnellingsafspraken en afspraken over Mobiliteits- en Gebiedsfonds (€ 6 en € 0,5 mld.) tijdens het BO MIRT</p> <p>Na 2030: 6.000 afhankelijk van nog nader te maken financiële afspraken</p>

Betrokken partijen en rolverdeling	Gemeentelijke regie en verwerving en grex voor Rijnpark, Presikhaaf, Schaapsdrift en Merwedeterrein uitgangspunt om grip te hebben op meer, betaalbaardere en sneller gerealiseerde woningen.
Dilemma's, kansen en risico's	<p>Dilemma's:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Spoorontvlechting - Regionale bereikbaarheidsmaatregelen - ProRail en NS-emplacement - Bereikbaarheidsmaatregelen - Verwervings- en verplaatsingskosten (Peja/PostNL,) <p>Met als gevolg een publieke onrendabele top per woning</p> <p>Kansen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kans om het toevoegen van 12.000 woningen te combineren met het aanpakken van diverse problematieken in Arnhem Oost: leefbaarheid, veiligheid (nationaal programma leefbaarheid & veiligheid), klimaatbestendigheid, betaalbaarheid, bereikbaarheid, etc. - Gedifferentieerde wijken - Barrière in stad weghalen - Verdwijnen en vervangen van laagwaardige stedelijke emplacement en werklocaties naar hoogwaardige stedelijk woonwerkmilieu <p>Risico's</p> <ul style="list-style-type: none"> - Werklocaties geen onderdeel deze fase - Financiering Maatschappelijk programma - Onvoldoende regionale bereikbaarheidsmaatregelen - Geen vervolgonwikkelingsafspraken na 2030 <ul style="list-style-type: none"> o 2^e fase NS-emplacement is een groot stedelijk risico o Rest ontwikkeling
Bijzonderheden	

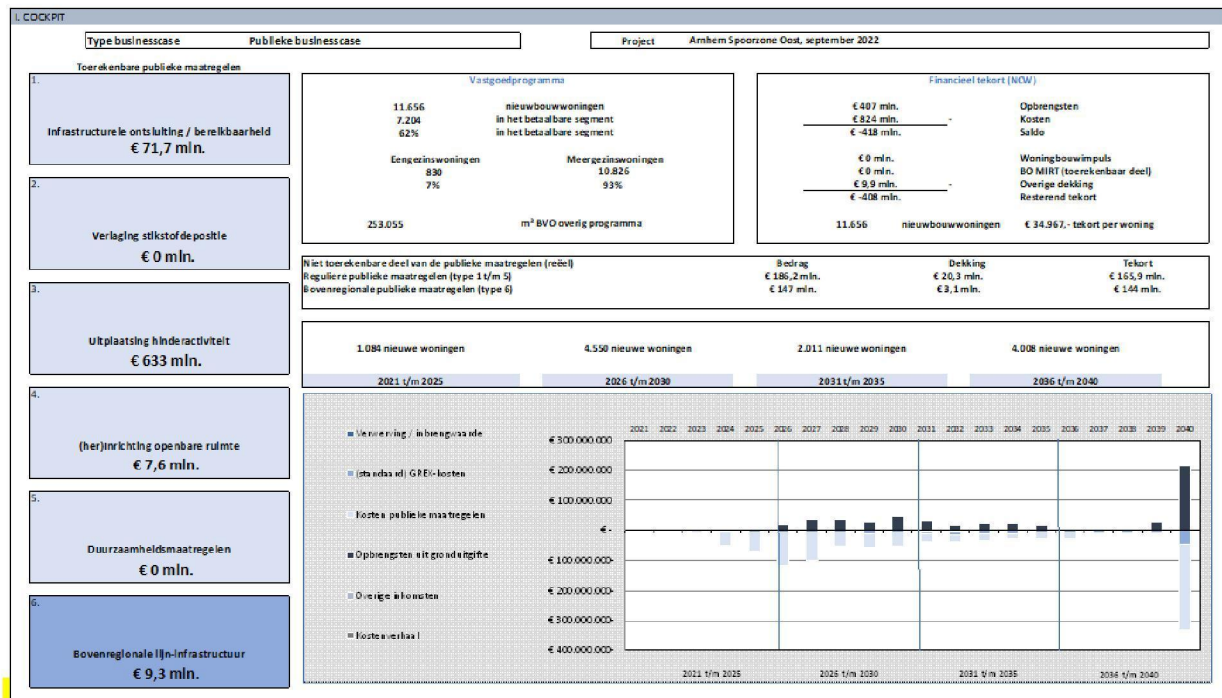
--	--

2. Varianten en scenario's

Niet van toepassing

3. Indirecte financiële baten

4. Financiële businesscase



Overzicht aan businesscase t/m 2030:

Publieke maatregelen	Bedrag		Toerekenbaar	Niet toerekenbaar
Bereikbaarheidsmaatregelen	156.457.500		54.116.700	102.340.800
Verwerving Schaapsdrift	70.901.932		70.901.932	-
Verwerving Presikhaaf	4.449.761		4.449.761	-
Verwerving Rijnpark Zuid	65.000.000		65.000.000	-
Verwerving Peja + PostNL	40.000.000		40.000.000	-
Prorail	80.000.000		80.000.000	-
Van Houtem uitplaatsing	3.000.000		3.000.000	-
Subtotaal	(419.809.192)		(317.468.392)	(102.340.800)
Civiele kosten	(44.339.213)		(44.339.213)	-
Opbrengsten Wonen	173.021.395		173.021.395	-
Opbrengsten niet-wonen	21.946.773		21.946.773	-
Opbrengsten parkeren	(32.869.375)		(32.869.375)	-
Kostenverhaal	7.040.850		7.040.850	-
Subtotaal	124.800.429		124.800.429	-
Saldo	(295.008.763)		(192.667.963)	(102.340.800)
Woningaantallen	Voor 2030	Na 2030	Totaal	
Rijnpark	2.707	4.309	7.016	
Winkelcentrum Presikhaaf + Presikhaaf III	524	1.482	2.006	
Merwedeterrein	-	230	230	
Station Presikhaaf / Schaapsdrift	528	-	528	
Intratuin	250	-	250	
Coberco e.o. + Zijdekwartier e.o.	1.626	-	1.626	
Woningen totaal	5.636	6.020	11.656	

BIJLAGE

Overzicht publieke maatregelen

Beschrijving publieke maatregelen		Categorie publieke maatregel		Investeringsom
1.	Ontvlechting spoorknoop basis	Bovenregionale lijn-infrastructuur		100.000.000
2.	Ontvlechting spoorknoop ruimtelijk herinrichten - gemeente	Bovenregionale lijn-infrastructuur		25.000.000
3.	Ontvlechting spoorknoop ruimtelijk herinrichten - spoorse partijen	Bovenregionale lijn-infrastructuur		25.000.000
4.	Upgrade station Presikhaaf (reeds gedekt door Versnellingsafspraken)	Bovenregionale lijn-infrastructuur		6.100.000
5.	Aanleg Spoorpark, verw.kosten Driehoek en geen grote civiele kosten	(her)Inrichting openbare ruimte		19.116.000
6.	Spooreplacement Noord (Prorail)	Uitplaatsing hinderactiviteit		80.000.000
7.	Spooreplacement Zuid (NS)	Uitplaatsing hinderactiviteit		200.000.000
8.	Van Houtem uitplaatsen hinderactiviteit	Uitplaatsing hinderactiviteit		3.000.000
9.	Bruggen	Infrastructurele ontsluiting / bereikbaarheid		62.790.000
10.	Herstructurering wegprofielen, binnen gebied	Infrastructurele ontsluiting / bereikbaarheid		22.356.000
11.	Herstructurering wegprofielen, buiten gebied	Infrastructurele ontsluiting / bereikbaarheid		22.218.000
12.	Hoogwaardige snelfietsroutes indirect stedelijk	Infrastructurele ontsluiting / bereikbaarheid		4.278.000
13.	Hoogwaardige snelfietsroutes direct stedelijk	Infrastructurele ontsluiting / bereikbaarheid		8.970.000
14.	Hoogwaardige fietsroutes voornamelijk binnen de gebieden	Infrastructurele ontsluiting / bereikbaarheid		8.901.000
15.	Buitenplanse parkeerhub	Infrastructurele ontsluiting / bereikbaarheid		11.040.000
16.	HOV	Infrastructurele ontsluiting / bereikbaarheid		85.560.000
17.	Snelfietsroutes (reeds gedekt door Versnellingsafspraken)			4.800.000
18.	HOV (reeds gedekt door Versnellingsafspraken)			19.400.000
19.	Schaapsdriфт / nog te verwerven + schadeloosstelling	Uitplaatsing hinderactiviteit		70.901.932
20.	Presikhaaf / nog te verwerven + schadeloosstelling	Uitplaatsing hinderactiviteit		4.449.761
21.	Rijnpark / nog te verwerven+schadeloosstelling	Uitplaatsing hinderactiviteit		274.656.574
Totaal		nvt		1.058.537.267
Beschrijving publieke maatregelen		Toerekenbaar (%)	Toerekenbaar deel aan de gebiedsontwikkeling	Niet-toerekenbaar deel van de investering
1.	Ontvlechting spoorknoop basis	-	-	100.000.000
2.	Ontvlechting spoorknoop ruimtelijk herinrichten - gemeente	25,00%	6.250.000	18.750.000
3.	Ontvlechting spoorknoop ruimtelijk herinrichten - spoorse partijen	-	-	25.000.000
4.	Upgrade station Presikhaaf (reeds gedekt door Versnellingsafspraken)	50,00%	3.050.000	3.050.000
5.	Aanleg Spoorpark, verw.kosten Driehoek en geen grote civiele kosten	40,00%	7.646.400	11.469.600
6.	Spooreplacement Noord (Prorail)	100,00%	80.000.000	-
7.	Spooreplacement Zuid (NS)	100,00%	200.000.000	-
8.	Van Houtem uitplaatsen hinderactiviteit	100,00%	3.000.000	-
9.	Bruggen	25,00%	15.697.500	47.092.500
10.	Herstructurering wegprofielen, binnen gebied	100,00%	22.356.000	-
11.	Herstructurering wegprofielen, buiten gebied	25,00%	5.554.500	16.663.500
12.	Hoogwaardige snelfietsroutes indirect stedelijk	20,00%	855.600	3.422.400
13.	Hoogwaardige snelfietsroutes direct stedelijk	50,00%	4.485.000	4.485.000
14.	Hoogwaardige fietsroutes voornamelijk binnen de gebieden	80,00%	7.120.800	1.780.200
15.	Buitenplanse parkeerhub	25,00%	2.760.000	8.280.000
16.	HOV	15,00%	12.834.000	72.726.000
17.	Snelfietsroutes (reeds gedekt door Versnellingsafspraken)	20,00%	960.000	3.840.000
18.	HOV (reeds gedekt door Versnellingsafspraken)	15,00%	2.910.000	16.490.000
19.	Schaapsdriфт / nog te verwerven + schadeloosstelling	100,00%	70.901.932	-
20.	Presikhaaf / nog te verwerven + schadeloosstelling	100,00%	4.449.761	-
21.	Rijnpark / nog te verwerven+schadeloosstelling	100,00%	274.656.574	-
Totaal		68,54%	725.488.067	333.049.200

Overzicht dekkingbronnen

Dekkingbronnen	Bedrag
BO MIRT	-
Woningbouwimpuls	-
Dekking niet-toerekenbare maatregelen (zachte dekking)	-
Dekking publieke maatregelen (zachte dekking)	-
Dekking toerekenbare deel HOV-lijn (zachte dekking)	-
Dekking niet-toerekenbare deel HOV-lijn (zachte dekking)	-
Dekking upgrade station Presikhaaf	6.100.000
Dekking uitplaatsing Van Houtem (excl verwerv)	3.000.000
Dekking mobiliteitsmaatregelen	24.200.000

Waarvan aan niet-toerekenbare deel bovenregionale lijn-infrastructuur	Waarvan aan niet-toerekenbare overige publieke maatregelen	Waarvan aan gebiedsontwikkeling
-	-	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-
-	-	-
3.050.000	-	3.050.000
-	-	3.000.000
-	20.330.000	3.870.000

Overzicht mobiliteitsmaatregelen (zie ook PDF)

