

Van afspraken naar actie: 65.000 bereikbare woningen erbij vóór 2035

Onderbouwde investeringsvraag voor wonen
en mobiliteit in MRA, NHN en ZUND



Inhoudsopgave

INHOUDSOPGAVE

- 03 Voorwoord
- 04 Kaart van 3 regio's met WOKT projecten en grootschalige woningbouwgebieden
- 39 Partners

METROPOOLREGIO AMSTERDAM

- 06 MRA Inleiding
- 08 WOKT Projecten
 - Aalsmeer – Oosteindedriehoek
 - Amstelveen Stadshart
 - 15 Beverwijk – Spoorzone
 - Edam-Volendam – De Lange Weeren
 - Gooise Meren – Muiden
 - Gooi en Vechtstreek - Crailo
 - Haarlem – Oostpoort
 - Hilversum – Sportpark
 - Huizen – De Wolfskamer
 - Purmerend – Zuidoostbeemster
 - Purmerend – Oostflank
 - Amsterdam – Sloterweg
 - Amsterdam – ZaanIJ en Van Hasseltzone
- 16 Grootschalige woningbouwgebieden
 - MRA Haven-Stad – Zaanstad ZaanIJ
 - MRA Oost – Almere
 - 22 MRA Oost – Lelystad
 - MRA Oost – Amsterdam-Zuidoost
 - MRA Oost – Amsterdam-Oost
 - MRA West – Haarlemmermeer

NOORD-HOLLAND NOORD

- 23 NHN Inleiding
- 27 WOKT Projecten
 - Dijk en Waard – Stationsgebied 2A
 - Castricum / Heiloo – Zandzoom, afrit A9
 - 30 Hoorn – Poort van Hoorn
 - Drechterland – Hoogkarspel-Zuid
 - Opmeer – Hoogwoud-Oost
 - Medemblik – Wognum, Nibbixwoud en Wervershoof
 - Stede Broec / Enkhuizen – Nijevoert
 - Drechterland – Venhuizen Centrum West
- 31 Grootschalige woningbouwgebieden
 - Alkmaar

ZUND REGIO

- 33 ZUND Inleiding
- 35 WOKT Projecten
 - Noordoostpolder – Marknesse fasen 5-6
 - Noordoostpolder – Espelerlaan Emmeloord
 - 38 Gemeente Urk – Spuiweg
 - Dronten – Swifterbant-Zuid
 - Dronten – Dronten Zuid

Hoe lossen we de woningnood in Noord-Holland en Flevoland op?

De Woondeals van de drie regio's Metropoolregio Amsterdam, Noord-Holland Noord en ZUND regio zijn aanleiding voor deze propositie. De Woondeals bevatten afspraken over aantallen, locaties, betaalbaarheidsdoelstellingen en andere randvoorwaarden voor snelle woningbouw. Noodzakelijke maatregelen om duizenden inwoners aan een huis te kunnen helpen.

Mobiliteit is er één van. Want meer woningen, betekent meer inwoners en dus ook meer verkeersbewegingen op ons al drukke mobiliteitsnetwerk. Iedere nieuwe woonwijk moet daarom goed bereikbaar zijn. Wat ons betreft met goed OV, de fiets en de auto.

Met deze mobiliteitsproposities van de drie woondealregio's kunnen we een nieuwe stap zetten en de bereikbaarheid van 65.000 extra woningen garanderen. Maar we zijn er nog niet, ook de uitvoering van bestaande MIRT projecten zijn noodzakelijk.



Jeroen Olthof

Gedeputeerde Noord-Holland

“Dagelijks horen we de verhalen van woningzoekenden. Het is schrijnend om te zien dat zo veel mensen op dit moment geen passende woning hebben. Als het mogelijk was, zouden we deze woningen direct realiseren. En hoewel het misschien eenvoudig lijkt, is dat het niet. We kunnen en mogen niet overal bouwen. En wanneer dat ergens wel kan, zijn er belangrijke randvoorwaarden die ook geregeld moeten worden, zoals de bereikbaarheid.

En dat alles binnen de schaarse ruimte, financiële middelen en personele capaciteit die we op dit moment kennen. Dat betekent dat we keuzes moeten maken, zorgvuldig moeten afwegen wat wanneer en waar kan. Dat hebben we met elkaar gedaan. Het resultaat is dit overzicht van woningbouwprojecten die we de komende jaren kunnen ontsluiten en op welke manier.”



Steven van Weyenberg

Wethouder Amsterdam

“Met dit voorstel leggen we de nadruk op snelheid van het daadwerkelijk realiseren van woningen. Dat is wat inwoners van ons verwachten en wat wij samen met het Rijk ook echt kunnen leveren.

Dit voorstel bevat maatregelen die woningbouwprojecten mogelijk maken in gemeenten groot en klein. Het is een rechtvaardige en realistische verdeling geworden, vanuit de collectieve verantwoordelijkheid zorg te dragen voor de welvaart voor de vele Nederlanders die in deze regio in stad en land wonen. Door onze intensieve samenwerking komen we tot woningbouwlocaties die ruimtelijk met elkaar samenhangen en leiden tot een evenwichtige verdeling van woningen, werklocaties en voorzieningen.

Met deze mobiliteitsproposities van de drie woondealregio's kunnen we een nieuwe stap zetten en de bereikbaarheid van 65.000 extra woningen garanderen. Maar we zijn er nog niet, ook de uitvoering van bestaande MIRT projecten zijn noodzakelijk.”



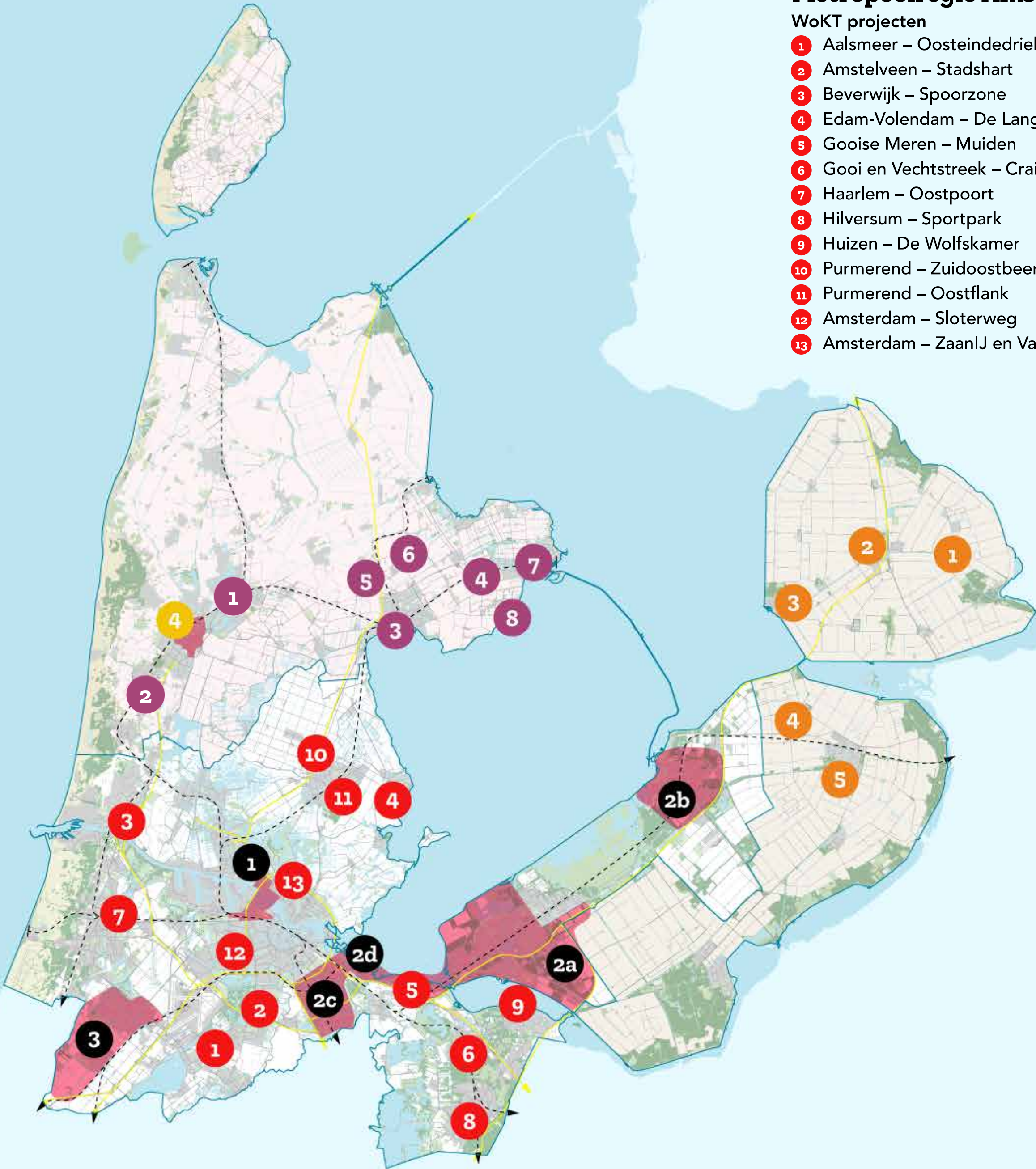
Ellentrees Müller

Gedeputeerde Flevoland

“Deze keuzes zijn mogelijk dankzij onze langdurige Rijk-regionale samenwerking, waarin planologen, woningbouwers, mobiliteitsexperts en economen hun kennis en ervaring hebben gebundeld. We zijn er trots op dat we deze afwegingen samen met twee provincies, een Vervoerregio, Metropoolregio Amsterdam en vijftig gemeenten hebben kunnen maken.

Flevoland is al jaren de snelst groeiende provincie van Nederland en deze groei zet zich de komende jaren voort. Dit is noodzakelijk om de woningnood aan te pakken en kan alleen slagen door ook te investeren in mobiliteit bij nieuwe woningbouwlocaties. In deze gezamenlijke propositie met de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en onze gemeenten laten we zien wat er de komende jaren nodig is om woningbouw daadwerkelijk te ontsluiten.

Met deze propositie zetten we een grote stap, maar we zijn er nog niet. We blijven met het Rijk in gesprek over de grote infrastructuurprojecten die ook noodzakelijk zijn. Op de lange termijn zijn OV SAAL, Noord-Zuidlijn naar Haarlemmermeer, de IJmeerverbinding en de Lelylijn van groot belang, maar op korte termijn kunnen we met Rijksmiddelen duizenden woningen realiseren in gebieden zoals Oosterworld, Zuiderhage en Urk.”



Metropoolregio Amsterdam

WoKT projecten

- 1 Aalsmeer – Oosteindedriehoek
- 2 Amstelveen – Stadshart
- 3 Beverwijk – Spoorzone
- 4 Edam-Volendam – De Lange Weeren
- 5 Gooise Meren – Muiden
- 6 Gooi en Vechtstreek – Crailo
- 7 Haarlem – Oostpoort
- 8 Hilversum – Sportpark
- 9 Huizen – De Wolfskamer
- 10 Purmerend – Zuidoostbeemster
- 11 Purmerend – Oostflank
- 12 Amsterdam – Sloterweg
- 13 Amsterdam – ZaanIJ en Van Hasseltzone

Grootschalige woningbouwgebieden

- MRA Haven-Stad
- 1 Zaanstad – ZaanIJ
- MRA Oost
- 2a Almere
- 2b Lelystad
- 2c Amsterdam-Zuidoost
- 2d Amsterdam-Oost
- MRA West
- 3 Haarlemmermeer

Noord-Holland Noord

WoKT projecten

- 1 Dijk en Waard - Stationsgebied 2A
- 2 Castricum / Heiloo - Zandzoom, afrit A9
- 3 Hoorn - Poort van Hoorn
- 4 Drechterland - Hoogkarspel-Zuid
- 5 Opmeer - Hoogwoud-Oost
- 6 Medemblik - Wognum, Nibbixwoud en Wervershoof
- 7 Stede Broec / Enkhuizen - Nijevoert
- 8 Drechterland - Venhuizen Centrum West

Grooschalig woningbouwgebied

- 4 Alkmaar

ZUND regio

WoKT projecten

- 1 Noordoostpolder – Marknesse fasen 5-6
- 2 Noordoostpolder – Espelerlaan Emmeloord
- 3 Gemeente Urk – Spuiweg
- 4 Dronten – Swifterband Zuid
- 5 Dronten – Dronten Zuid

Waarom deze propositie?

De propositie van de drie regio's Metropoolregio Amsterdam, Noord-Holland Noord en ZUND is ontstaan vanuit de noodzaak om de woningnood samen met het Rijk aan te pakken. De uitwerking vloeit voort uit succesvolle Rijk-regio-samenwerkingsverbanden, zoals Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, de Woondeals en de NOVEX Uitvoeringsagenda, waarin het Rijk en regionale partners concrete afspraken maken over woningbouw aantallen, locaties, betaalbaarheidsdoelstellingen en randvoorwaarden, zoals bereikbaarheid. De drie regio's vormen samen het grondgebied van Noord-Holland en Flevoland.

De voorstellen van de drie regio's markeren een verdere stap in het complexe verstedelijkingsvraagstuk van Nederland. De MRA is een belangrijke motor van de Nederlandse economie, waar ruim 21% van het BBP wordt verdiend. De regio werkt als een magneet op mensen die er willen wonen, werken en recreëren, met onder meer culturele voorzieningen van het hoogste niveau. NHN combineert groei voor woningbouw met landschappelijke kwaliteit en kent met onder andere Seed Valley en het Maritiem Cluster in Den Helder belangrijke locaties voor zowel economie als veiligheid. ZUND biedt kansen voor snelle oplossingen door beschikbare gronden en ruimte om te bouwen. We willen graag investeren om snel 65.000 extra woningen te bouwen. Maar dan zijn we er nog niet.

Rijk en regio constateren dat de maximale capaciteit op het hoofdspoor- en wegennet de grens bereikt. Het voornemen is de bouw van woningen voort te zetten: de woningbouwopgave stopt niet na 2034. Voor de woningen die nu worden gebouwd,

zijn schaa spronginvesteringen nodig. Hiervoor moeten gemaakte afspraken in het MIRT worden uitgevoerd en door het Rijk ontstane tekorten in het Mobiliteitsfonds worden aangevuld. Dit zijn projecten van nationale opgave. Met deze propositie zetten we een grote stap, maar we zijn er nog niet. We blijven met het Rijk in gesprek over de grote infrastructuurprojecten die ook noodzakelijk zijn. Onze gezamenlijke oproep aan een nieuw kabinet is glashelder: de koek moet groter voor mobiliteit!

Rijk en regio delen de opvatting dat we leefbare en toekomstbestendige steden en dorpen alleen kunnen realiseren als we woningbouw én mobiliteit als één integrale opgave benaderen. De voorgestelde investeringen in deze propositie zijn daarvoor een eerste stap: van nieuwe rotondes tot mobiliteitshubs en van fietstunnels tot vrijliggende busbanen, zodat mensen kunnen wonen, werken en zich bewegen in een gezonde en duurzame leefomgeving. Zo maken we samen de sprong van papier naar praktijk!



Metropoolregio Amsterdam

De woningnood in Nederland is ongekend hoog en dat merken we ook binnen de Metropoolregio Amsterdam. Om dit probleem écht aan te pakken, moeten we flink versnellen met het bouwen van nieuwe woningen. Daarom trekken de Rijksoverheid, de provincies Noord-Holland en Flevoland, 30 gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de waterschappen in de MRA samen op. We zorgen dat 2,6 miljoen mensen in onze regio kunnen blijven wonen en maken ruimte voor tienduizenden woningzoekenden. Tussen 2022 en 2031 bouwen we maar liefst 175.000 nieuwe woningen en de eerste 50.000 zijn al gerealiseerd. Tegelijk zorgen we ervoor dat alles wat daarbij komt kijken – zoals stikstof, netcongestie, geluid, water, klimaat en bereikbaarheid – goed geregeld is. Want bouwen is meer dan alleen stenen stapelen: het gaat om complete, leefbare wijken en steden waar mensen kunnen wonen, werken en leven.

De Metropoolregio Amsterdam is de economische motor van Nederland. Hier bevinden zich veel banen, kennisinstellingen en internationale bedrijven die bijdragen aan de landelijke welvaart. Door te blijven investeren in woningbouw en bereikbaarheid in deze regio, versterken we de economie en leveren we een directe bijdrage aan innovatie en het vestigingsklimaat. Zonder voldoende woningen en goede verbindingen stagneert die groei – en daarmee ook de kansen voor jongeren, studenten, bedrijven en werknemers in de rest van het land.

We werken vanuit het NOVEX MRA-ontwikkelperspectief aan een toekomst met meerdere levendige kernen, in een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving. Vanuit dit ontwikkelperspectief is een uitvoeringsagenda gemaakt. Deze NOVEX MRA Uitvoeringsagenda geeft

een duidelijk overzicht van wat er moet gebeuren om de komende decennia verder te verstedelijken.

Het Rijk-regio-programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid verbindt bereikbaarheid en woningbouw. Nieuwe woningen en banen vragen om goede verbindingen; vaak is bereikbaarheid zelfs dé sleutel voor gebiedsontwikkeling. De benodigde bereikbaarheidsmaatregelen hiervoor zijn bekend en in november 2024 vastgesteld tijdens het BO MIRT. Een jaar na de vaststelling doen wij de handreiking om samen de daad bij het woord te voegen en de maatregelen te realiseren.

Door te investeren in de MRA maken we Nederland klaar voor de toekomst, versterken we de economie en bouwen we snel extra woningen voor Nederland!



Metropoolregio Amsterdam

WoKT projecten

- 1 Aalsmeer – Oosteindedriehoek
- 2 Amstelveen – Stadshart
- 3 Beverwijk – Spoorzone
- 4 Edam-Volendam – De Lange Weeren
- 5 Gooise Meren – Muiden
- 6 Gooi en Vechtstreek – Crailo
- 7 Haarlem – Oostpoort
- 8 Hilversum – Sportpark
- 9 Huizen – De Wolfskamer
- 10 Purmerend – Zuidoostbeemster
- 11 Purmerend – Oostflank
- 12 Amsterdam – Sloterweg
- 13 Amsterdam – ZaanIJ en Van Hasseltzone

Grootschalige woningbouwgebieden

MRA Haven-Stad

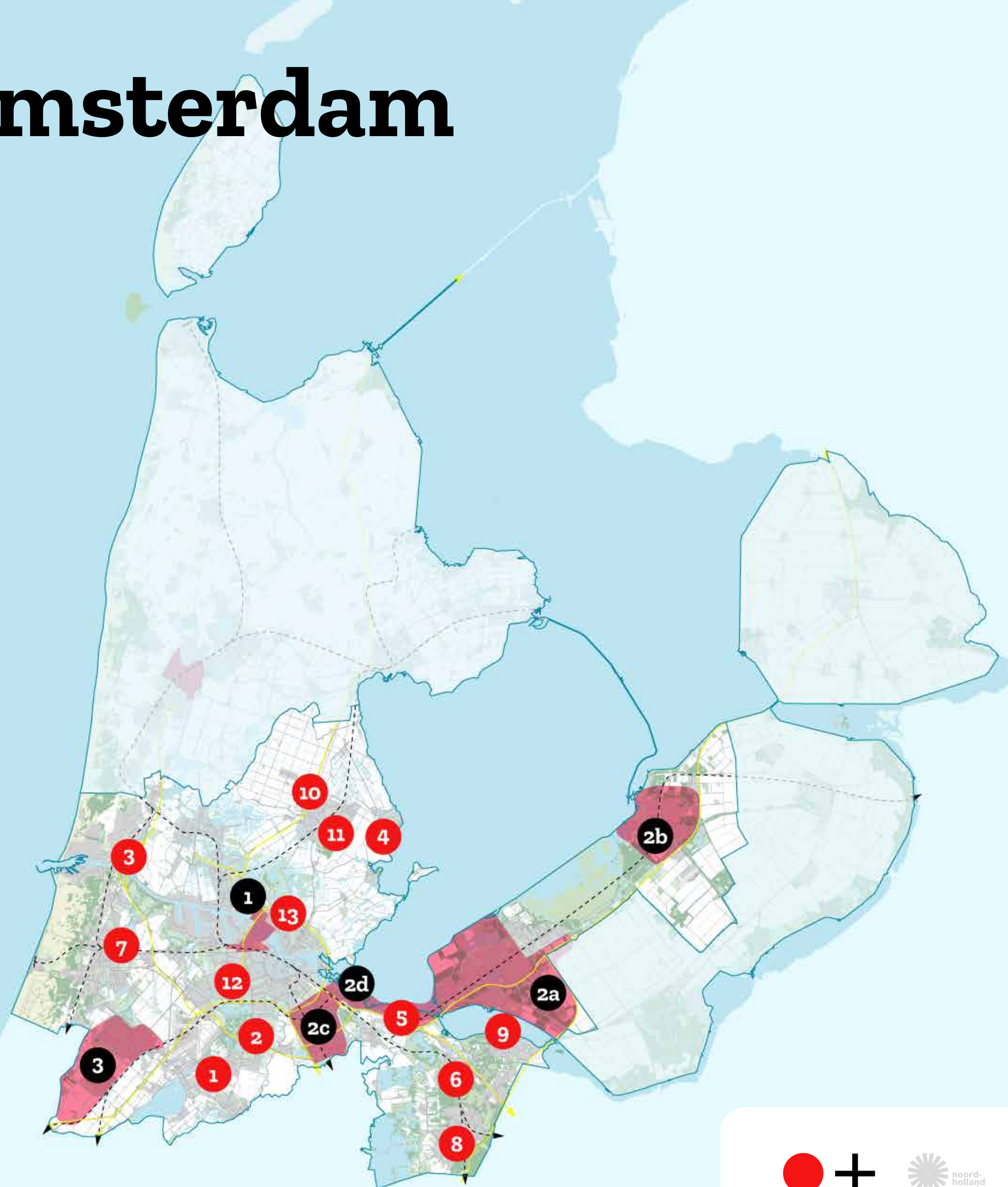
- 1 Zaanstad – ZaanIJ

MRA Oost

- 2a Almere
- 2b Lelystad
- 2c Amsterdam-Zuidoost
- 2d Amsterdam-Oost

MRA West

- 3 Haarlemmermeer



Inleiding: WOKT Metropoolregio Amsterdam

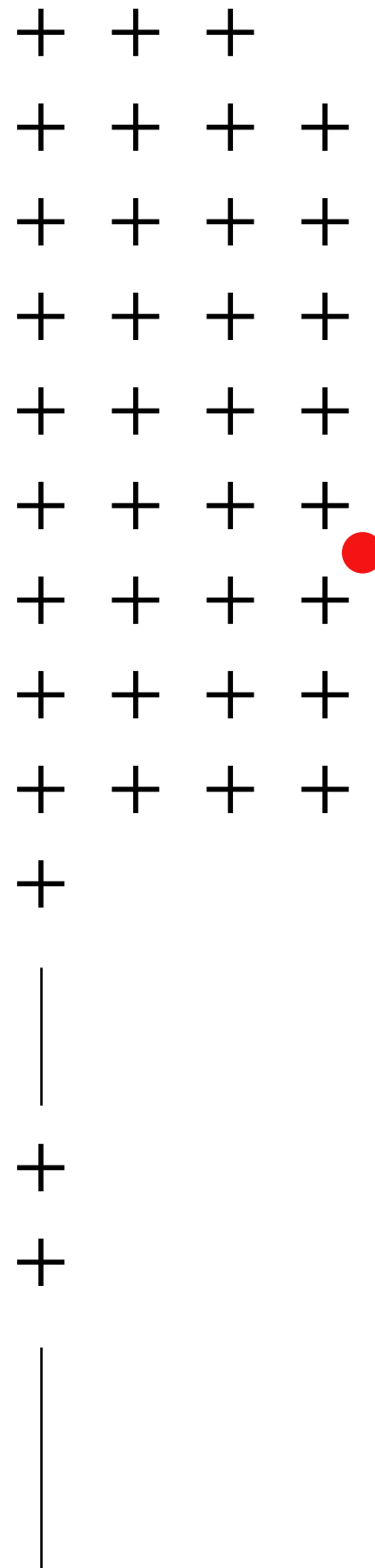
Woningbouw op korte termijn in de MRA

Gemeenten werken samen met Rijk en regio om de woningbouw versneld mogelijk te maken én de regio bereikbaar te houden. De WoKT- afspraken uit 2022 bewijzen dat gerichte mobiliteitsinvesteringen direct woningbouw mogelijk maken. De voorliggende WoKT-aanvragen richten zich opnieuw op concrete locaties buiten de grootschalige NOVEX-gebieden, die voldoen aan heldere criteria en waarbij een rijksimpuls randvoorwaardelijk is. De voorliggende projecten maken dat tastbaar: maatregelen die nieuwe woningen ontsluiten en bestaande wijken leefbaar houden, in stad én landelijk gebied. De regio bouwt aan een toekomstbestendig mobiliteitsnet waarin gemak, doorstroming en duurzame keuzes centraal staan, passend bij de groei van woningbouw en toekomstige huishoudens.

Woningbouw op korte termijn in samenhang met MRA Havenstad

In Amsterdam-Noord ligt een grote woningbouwopgave en veel ruimte om te verdichten. Daarom vraagt Amsterdam een WoKT-bijdrage voor het verbeteren van de Johan-van-Hasseltzone en voor voorbereiding op de ZaanIJ-verbinding met Zaanstad. De knoop wordt veiliger en sneller voor fiets, voetganger en auto, en verbetert de doorstroming richting IJ-tunnel en Noorderpark. Deze aanvraag sluit direct aan op de grootschalige aanvraag voor ZaanIJ van Zaanstad in MRA Havenstad. Amsterdam neemt geen maatregelen op in Havenstad zelf, maar kiest bewust voor dekking via WoKT om deze investering voor de regio mogelijk te maken.





Aalsmeer – Oosteinderdriehoek

Aantal woningen: 852	Cofinanciering: € 788.599,-
Gevraagde Rijksbijdrage: € 1.368.401,-	Rendement: € 1.606,- per woning

De opgave: Transformatie van glastuinbouw naar wonen

In Aalsmeer wordt het verouderde glastuinbouwgebied tussen de Aalsmeerderweg en de Legmeerdijk (N231) getransformeerd naar een levendige woonwijk met maatschappelijke functies. Deze gebiedsontwikkeling speelt in op de groeiende behoefte aan woningen en een toekomstbestendige leefomgeving.

Woningbouw: Ruimte voor groei

In totaal verrijst hier een wijk met 1.500 woningen. In de eerste fase worden al 852 woningen gerealiseerd, waarmee direct een stevige bijdrage aan de regionale woningbouwopgave wordt geleverd. De mix van woningen, groen en maatschappelijke voorzieningen zorgt voor een aantrekkelijke en diverse buurt.

Infrastructuur: Nieuwe rotonde als sleutel

Een nieuwe rotonde op de Legmeerdijk (N231) vormt een cruciale schakel voor de bereikbaarheid van het gebied. Zonder deze aanpassing ontstaat een groot risico op verkeersproblemen, zeker omdat ook andere ontwikkelingen in Aalsmeer en Amstelveen op deze route ontsluiten. De huidige wegen aan de zuidzijde van de A9 bereiken hun maximale capaciteit.

Maatschappelijke meerwaarde: Samen investeren in bereikbaarheid

De investering in de rotonde is essentieel voor een duurzame en goed ontsloten wijk. Daarnaast draagt deze investering bij aan de lange termijn bereikbaarheid van Aalsmeer en de omliggende gebieden.

Amstelveen – Stadshart

De opgave: Opwaardering, verdichting en bereikbaarheid van het Stadshart Amstelveen

In het Stadshart van Amstelveen komen stedelijke groei en mobiliteit samen. Als onderdeel van de meerkernige strategie van de NOVEX MRA is dit centrum aangewezen als een van de 'Bereikbare Steden' en vormt het een sleutelproject uit de Woondeal. De ambitie is een kwaliteitsimpuls: een aantrekkelijk en toekomstbestendig centrum voor inwoners én bezoekers. Door toevoeging van woningen ontstaat een gezonde functiemix die bijdraagt aan levendigheid en ruimtelijke kwaliteit. Dit vraagt om gerichte investeringen in bereikbaarheid.

Woningbouw: Nieuwe woningen in en rond het Stadshart Amstelveen

Tot 2033 verrijzen 3.389 woningen in en rond het Stadshart, waarvan ruim een derde sociale huur, een vijfde middenhuur en bijna een kwart betaalbare koop. De meeste woningen komen aan de zuidkant, waar de verkeersdruk toeneemt. Het Stadshart fungeert hier als belangrijk regionaal OV-knooppunt. Daarnaast bestaat nog zachte plancapaciteit voor circa 700 extra woningen.

Infrastructuur: OV-knooppunt en fietsparkeren

Het busstation aan de westzijde verbindt Amstelveen met Schiphol, Amsterdam Zuid, Bijlmer ArenA en Haarlem. Dit vormt het cruciale OV-knooppunt, bij het ontbreken van een NS station. Het busstation wordt opgewaardeerd tot aantrekkelijk verblijfsgebied. Ook fietsparkeren krijgt een impuls: meer capaciteit, hoogwaardige voorzieningen en veilige, bewaakte stallingen maken de overstap naar OV soepeler en stimuleren fietsgebruik.

Maatschappelijke meerwaarde: Duurzame mobiliteit als randvoorwaarde

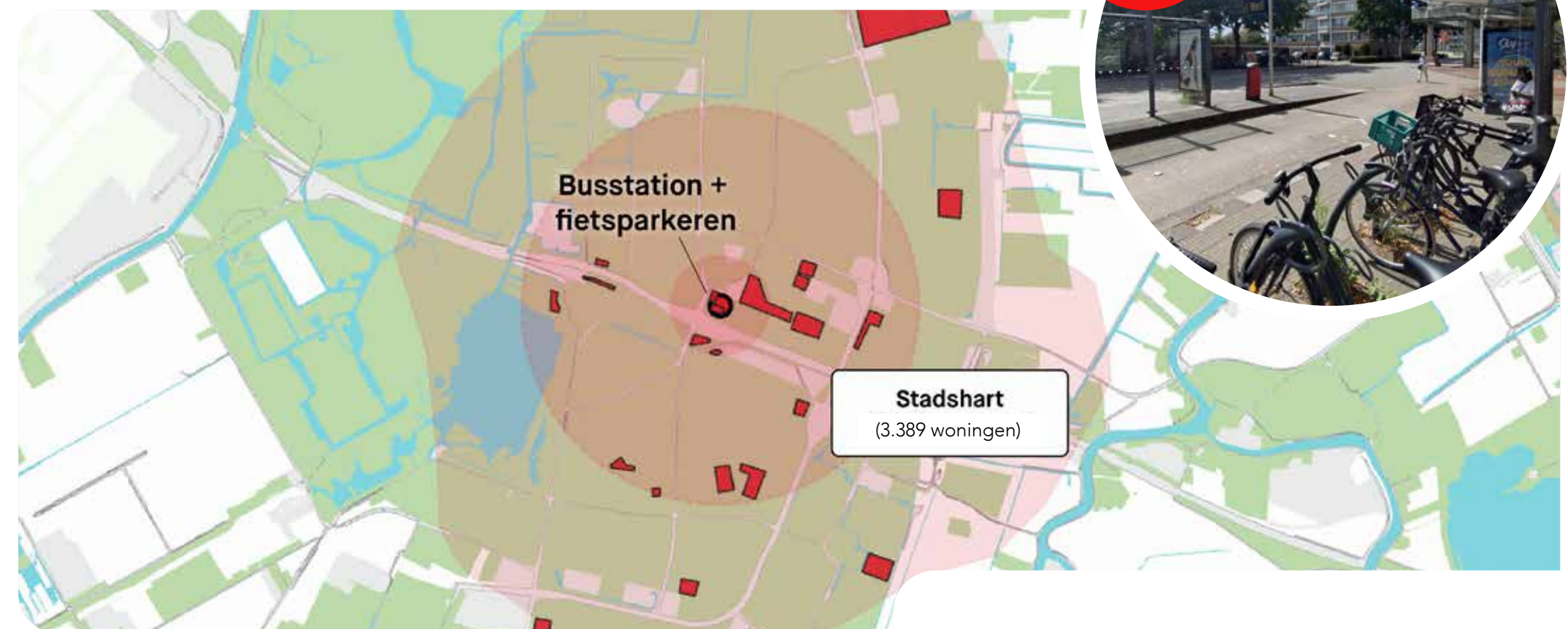
De investeringen in OV en fietsparkeren voorkomen opstoppingen en verlichten de druk op de A9. Dit bevordert duurzaamheid en gezondheid en versterkt de bereikbaarheid van Amstelveen. Zo ontstaat een aantrekkelijk Stadshart dat ook toekomstige woningbouw in de regio ondersteunt.

Aantal woningen:
3.389

Cofinanciering:
€ 9.680.000,-

**Gevraagde
Rijksbijdrage:**
€ 14.520.000,-

Rendement:
€ 4.284,- per woning



2



3

Beverwijk – Spoorzone

De opgave: Van barrière naar verbonden stads-as

Beverwijk-Oost en het Centrum (incl. station) worden van elkaar gescheiden door het spoor en rijksweg A22. Project Spoorzone doorbreekt die barrière: hier ontstaat een hoogstedelijk woon-werkgebied met goede verbinding met het OV en voorzieningen. Tot 2033 worden hier 1.610 woningen gerealiseerd, als eerste stap richting 7.000 woningen en 5.000 nieuwe arbeidsplaatsen.

Woningbouw: Hoogstedelijk en betaalbaar in vier deellocaties

In de Spoorzone wordt in hoge dichtheid en gestapeld gebouwd. Het betreft de projecten Ankie's Hoeve (210 woningen), Stationsplein (100 woningen), Meerplein (300 woningen) en Bazaarstad fase 1 (1.000 woningen). Hier komen appartementen en stadswoningen voor starters en gezinnen, maar ook levensloopbestendige seniorenwoningen. Het programma bestaat voor het overgrote deel uit sociale en betaalbare woningen.

Infrastructuur: Multimodale oplossingen

In de Spoorzone wordt ingezet op multimodale oplossingen. Een mobiliteitshub op P+R Meerplein maakt het plein toegankelijk, waardoor ruimte ontstaat voor 400 extra woningen. Een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding ter hoogte van het station verbindt de oostzijde van Beverwijk aan het OV. Stiller asfalt op de A22 dempt geluid en verbetert de leefkwaliteit. Een doorfietsroute door de Spoorzone borgt het STOMP principe en maakt een lagere parkeernorm mogelijk.

Maatschappelijke meerwaarde:

Gezonde verdichting rond het station

Met de mobiliteitshub, interwijkverbinding(en) en doorfietsroute werkt Beverwijk aan een modal shift, van de auto naar lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Dit houdt Beverwijk bereikbaar en maakt de ontwikkeling van nieuwe woningen mogelijk. Zo blijft Beverwijk voor huidige en toekomstige bewoners toegankelijk.

Aantal woningen:
1.610

Cofinanciering:
€ 14.707.425,-

Gevraagde
Rijksbijdrage:
€ 27.313.789,-

Rendement:
€ 16.965,- per woning

Edam-Volendam – De Lange Weeren

De opgave: Woningbouw en landschap hand in hand

In Edam-Volendam ontstaat De Lange Weeren als toonaangevend voorbeeld van uitbreiding, waar woningbouw en landschappelijke kwaliteit samenkomen. De gemeente speelt hiermee in op het grote woningtekort: tot 2040 zijn 1.505 extra woningen in heel Edam-Volendam nodig. Het plan sluit naadloos aan op provinciaal en regionaal beleid en draagt bij aan de doelen van de Metropoolregio Amsterdam en de NOVEX-uitvoeringsagenda MRA.

Woningbouw: Betaalbaar en duurzaam voor iedereen

De Lange Weeren groeit uit tot een groene, energieneutrale en klimaatbestendige wijk met 1.160 woningen voor alle doelgroepen. Minstens twee derde van deze woningen valt in het betaalbare segment, waarvan een derde sociale huur. De wijk biedt ruimte aan een basisschool, sporthal en supermarkt, allemaal binnen loop- of fietsafstand, passend bij het vijftienminutenprincipe.

Infrastructuur: Verbinding en bereikbaarheid als basis

Duurzame mobiliteit staat centraal. Een nieuwe fietstunnel onder de Zeddeweg, aansluiting op het HOV netwerk en deelmobiliteit maken de wijk uitstekend bereikbaar met zo min mogelijk extra druk op het autoverkeer. De inrichting volgt het principe 'water en bodem sturend', met 150.000 kubieke meter waterberging en een klimaat adaptieve opzet.

Maatschappelijke meerwaarde: Regie en toekomstbestendigheid

Met de ontwikkeling van de Lange Weeren blijft Volendam toegankelijk en bereikbaar. Er ontstaat een wijk die het landschap versterkt en perspectief biedt op een duurzame toekomst.

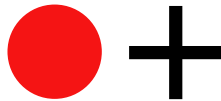
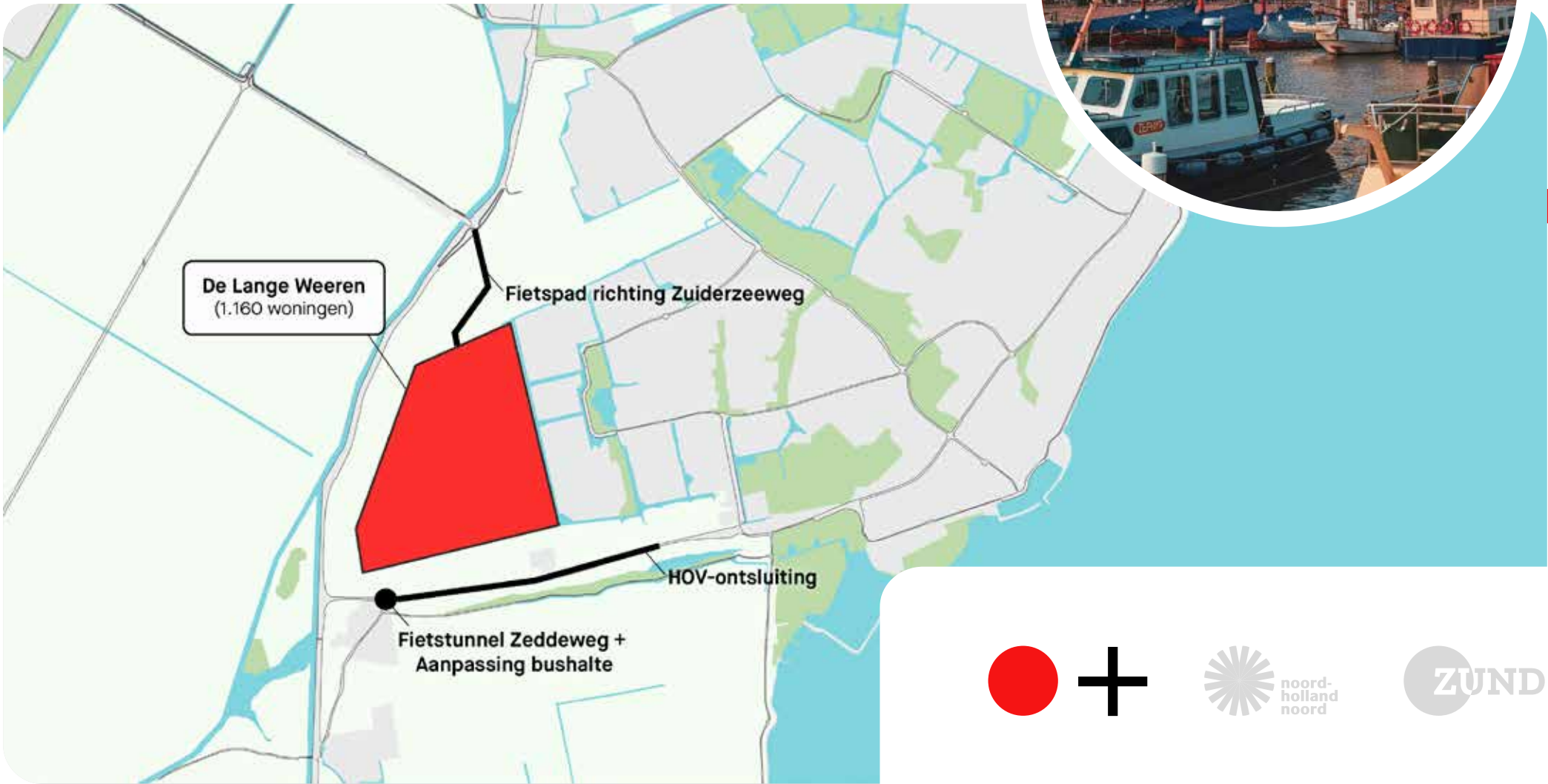
Aantal woningen:
1.160

Cofinanciering:
€ 5.484.070,-

Gevraagde
Rijksbijdrage:
€ 10.184.701,-

Rendement:
€ 8.780,- per woning

4





Gooise Meren – Muiden

Aantal woningen: 215	Cofinanciering: € 5.002.000,-
Gevraagde Rijksbijdrage: € 2.500.000,-	Rendement: € 11.628,- per woning

De opgave: Groei en verbinding in Muiden Noordwest

In Muiden Noordwest ontstaat ruimte voor groei met de nieuwbouw van 215 woningen. Deze ontwikkeling sluit aan bij de behoefte aan extra woningen in de regio en versterkt de leefbaarheid van de wijk.

Woningbouw: Nieuwe buurt voor diverse doelgroepen

Het project voegt netto 215 woningen toe aan het bestaande woningaanbod. De nieuwe woningen bieden ruimte aan verschillende doelgroepen en dragen bij aan een evenwichtige en toekomstbestendige wijk.

Infrastructuur: Nieuwe brug als schakel

Een integraal onderdeel van de gebiedsontwikkeling vormt de aanleg van een nieuwe brug over de Muidertrekvaart. Deze brug verbetert de bereikbaarheid van de wijk, zorgt voor een goede ontsluiting en versterkt de verbinding met de rest van Muiden.

Maatschappelijke meerwaarde: Leefbare en verbonden wijk

Met de realisatie van de woningen en de nieuwe brug groeit Muiden Noordwest uit tot een leefbare, goed bereikbare en aantrekkelijke wijk voor huidige en toekomstige bewoners.



Gooi en Vechtstreek – Crailo

De opgave: Knoop van groei en mobiliteit

Rond de aansluiting Crailo op de A1 komen grote gebiedsontwikkelingen en mobiliteitsvraagstukken samen. In dit gebied van 3,5 kilometer, waar vijf regiogemeenten samenkomen, ontstaat een nieuwe dynamiek. De voormalige Palmkazerne maakt plaats voor buurtschap Crailo met 600 woningen, terwijl aan de noordkant van de A1 het terrein Craibosch wordt ontwikkeld met 675 woningen. Op de KPN-locatie komen daar nog eens 58 woningen bij.

Woningbouw: Nieuwe buurten in ontwikkeling

De gebiedsontwikkelingen voorzien in ruim 1.266 nieuwe woningen, verspreid over meerdere locaties. Deze buurten bieden ruimte aan verschillende doelgroepen en dragen bij aan de regionale woningbouwopgave. De ontwikkelingen sluiten aan op de ambities van de regio Gooi en Vechtstreek en versterken de leefbaarheid en diversiteit in het gebied.

Infrastructuur: Mobiliteitshub en verkeersveiligheid

De huidige verkeersknoop staat onder druk, vooral voor fietsers en voetgangers. Om de bereikbaarheid te waarborgen en de gebiedsontwikkeling Crailo en Craibosch te ontsluiten investeert de regio voor de korte termijn in het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming op de kruisingen N527/Amersfoortsestraatweg. Op termijn transformeert het bestaande busstation tot een moderne mobiliteitshub met een gestapelde parkeervoorziening, als vervanging van de carpoolplaats Crailo. En zet de regio in op een hoogwaardige doorfietsverbinding met een fietstunnel onder de A1.

Maatschappelijke meerwaarde:

Bereikbare en toekomstbestendige regio

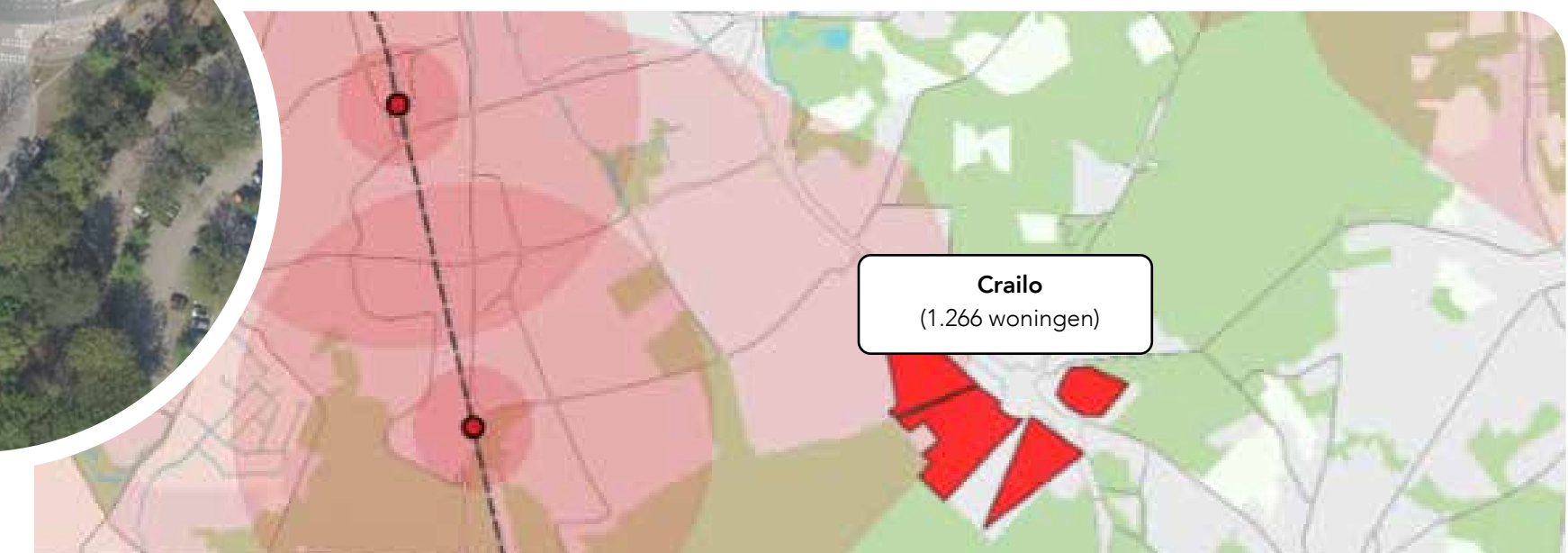
Met deze investering ontstaat voor de korte termijn een oplossing voor de bereikbaarheid en veiligheid van Crailo. Het optimaliseren van de twee kruisingen is een eerste stap. Tegelijkertijd werkt de regio verder aan de mobiliteitstransitie en duurzame mobiliteitsoplossingen die, mede in het licht van de Impactstudie A1/A27, nodig zijn om de groei van de regio in goede banen te leiden.

Aantal woningen:
1.266

Cofinanciering:
€ 1.712.782,-

Gevraagde Rijksbijdrage:
€ 3.180.880,-

Rendement:
€ 2.513,-





Haarlem – Oostpoort

Van infrastructuurzone naar levendige stadsentree

De huidige entree van Oostpoort wordt nog gedomineerd door brede wegen, viaducten, spoor en braakliggende terreinen. In de komende jaren verandert dit gebied in een aantrekkelijk en veilig stadsdeel met een volwaardig OV-knooppunt. Hier komen wonen, werken en voorzieningen samen. Daarmee maken we van een grijze infrastructuurzone een levendige en toekomstbestendige stadsentree, die Haarlem beter bereikbaar maakt en inspeelt op de opgaven van morgen.

Woningbouw: verdichting en vernieuwing

Met in totaal 1.368 nieuwe woningen draagt Oostpoort stevig bij aan de Haarlemse woningbouwopgave. In de eerste fase zijn dankzij de Woningbouwimpuls al 850 woningen mogelijk gemaakt. Nu voegen we daar 512 woningen aan toe op het Beatrixplein. Een verouderd buurtwinkelcentrum maakt plaats voor moderne appartementen, vernieuwde winkels, een huis voor de wijk en diverse voorzieningen. De mix van wonen en werken, gecombineerd met 20.000 m² aan werkruimte, versterkt de levendigheid en zorgt voor een toekomstgericht stedelijk milieu.

Aantal woningen:
1.368

Cofinanciering:
€ 13.127.827,-

**Gevraagde
Rijksbijdrage:**
€ 7.562.500,-

Rendement:
€ 5.528,- per woning

Infrastructuur: OV-knooppunt en regionale fietsverbinding

Het nieuwe OV-knooppunt bij station Haarlem Spaarnwoude vormt het hart van de gebiedsontwikkeling. Dit station vergroot de regionale bereikbaarheid en wordt versterkt met een hoogwaardige regionale fietsroute van Haarlemmermeer naar IJmuiden, die direct aansluit op de verbinding Amsterdam–Haarlem. Zo wordt duurzame mobiliteit de vanzelfsprekende keuze en ondersteunen we de mobiliteitstransitie in de hele regio.

**Maatschappelijke meerwaarde:
toekomstbestendige stadswijk**

Met de transformatie van Oostpoort ontstaat een levendige, bereikbare en duurzame stadswijk. Investerings in woningbouw en infrastructuur maken van deze entree van Haarlem een plek waar bewoners prettig wonen, werken en samenkomen, met optimale verbindingen voor fiets en openbaar vervoer. Zo groeit Oostpoort uit tot een stadswijk die bijdraagt aan de brede welvaart van Haarlem en de regio.

Hilversum – Sportpark

De opgave: Van kantorenpark naar levendige stadswijk

In het zuidoosten van Hilversum transformeert het Arenapark, nu omgedoopt tot Sportpark, tot een bruisende stadswijk waar wonen, werken, leren en sporten samenkomen. Op basis van het in 2023 vastgestelde stedenbouwkundig plan ontstaat hier ruimte voor 1000 nieuwe appartementen, 70.000 vierkante meter extra werk- en kantoorruimte en stedelijke voorzieningen zoals een multifunctioneel sportcomplex, onderwijs en kleinschalige voorzieningen. Het gebied biedt volop kansen, mede dankzij de ligging bij station Hilversum Sportpark.

Woningbouw: Snelle start op kavel D en H

De eerste woningbouwprojecten starten aan de zuidzijde van het gebied. Hier verrijzen in korte tijd 237 woningen, waarmee direct een impuls wordt gegeven aan de verdere ontwikkeling van het Sportpark. De plannen sluiten naadloos aan op het stedenbouwkundig plan en de betrokken partijen staan klaar om te starten. Met de WoKT-subsidie wordt het mogelijk om een hoogstedelijk woonprogramma te realiseren, passend bij een vitale stadswijk rondom een OV-knooppunt.

Infrastructuur: Verbeterde OV-knoop en veilige routes

Een sterke OV-bereikbaarheid vormt de randvoorwaarde voor deze gebiedsontwikkeling. In 2025 is gestart met de aanleg van het Sportpad, een veilige en aantrekkelijke langzaamverkeersroute tussen het station en het hart van het Sportpark. Daarnaast maakt de WoKT aanvraag een nieuwe interwijkverbinding mogelijk, die de looproutes vanaf het zuidelijk perron aan de Laapersveldzijde naar het Sportpark aanzienlijk verkort. Hierdoor liggen de nieuwe woningen direct binnen de invloedssfeer van het OV-knooppunt en kan de parkeernorm omlaag.

Maatschappelijke meerwaarde:
Impuls voor wonen, werken en sport

De investeringen in de interwijkverbinding versterken niet alleen de eerste geplande woningbouw, maar ook de bereikbaarheid van 70.000 vierkante meter nieuwe kantoorruimte het toekomstige sportcomplex en de woningbouwplannen na 2034. Het Sportpark groeit uit tot een levendige stadswijk waar gezond leven, mobiliteit en stedelijke dynamiek samenkomen.

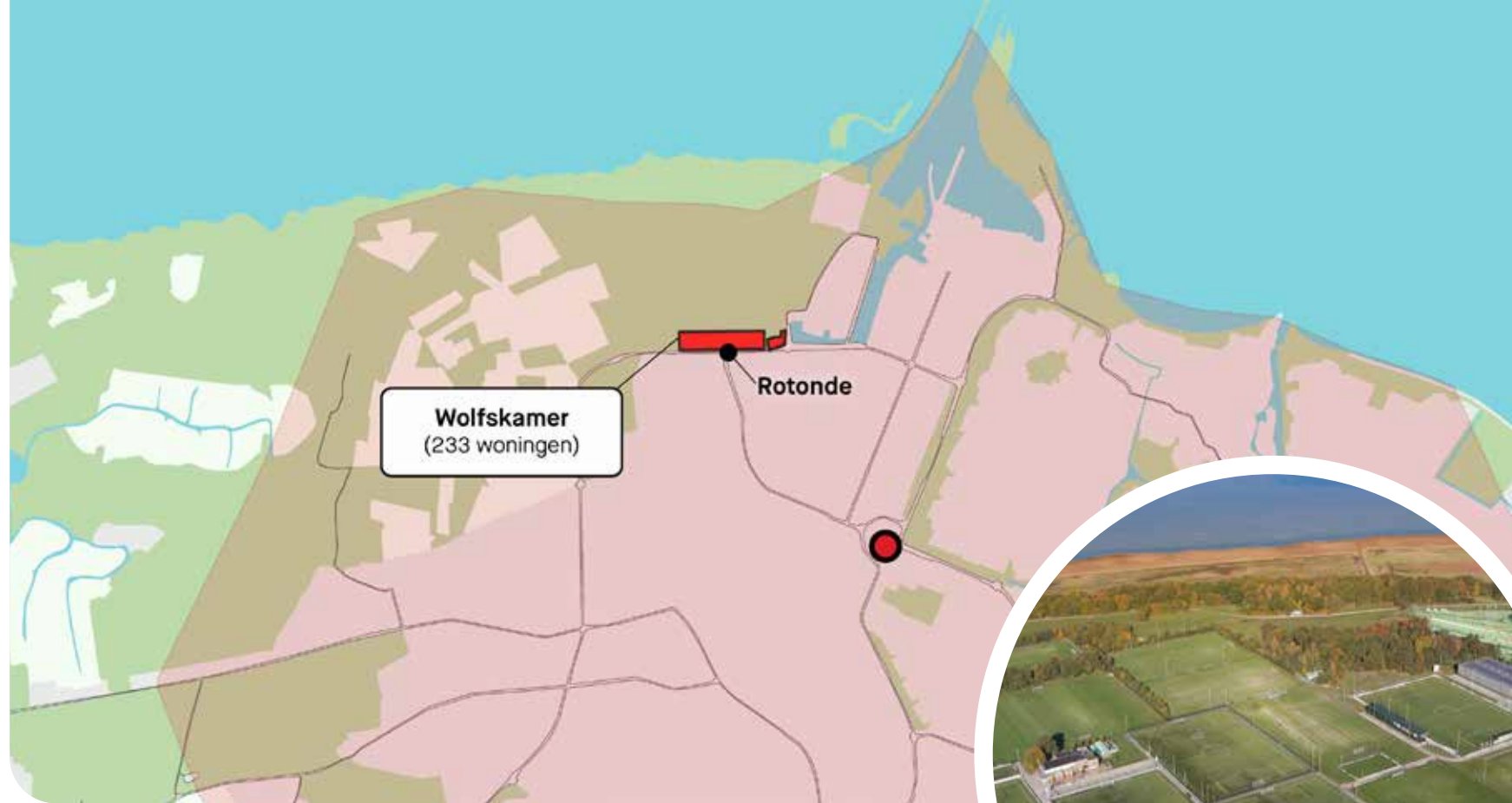
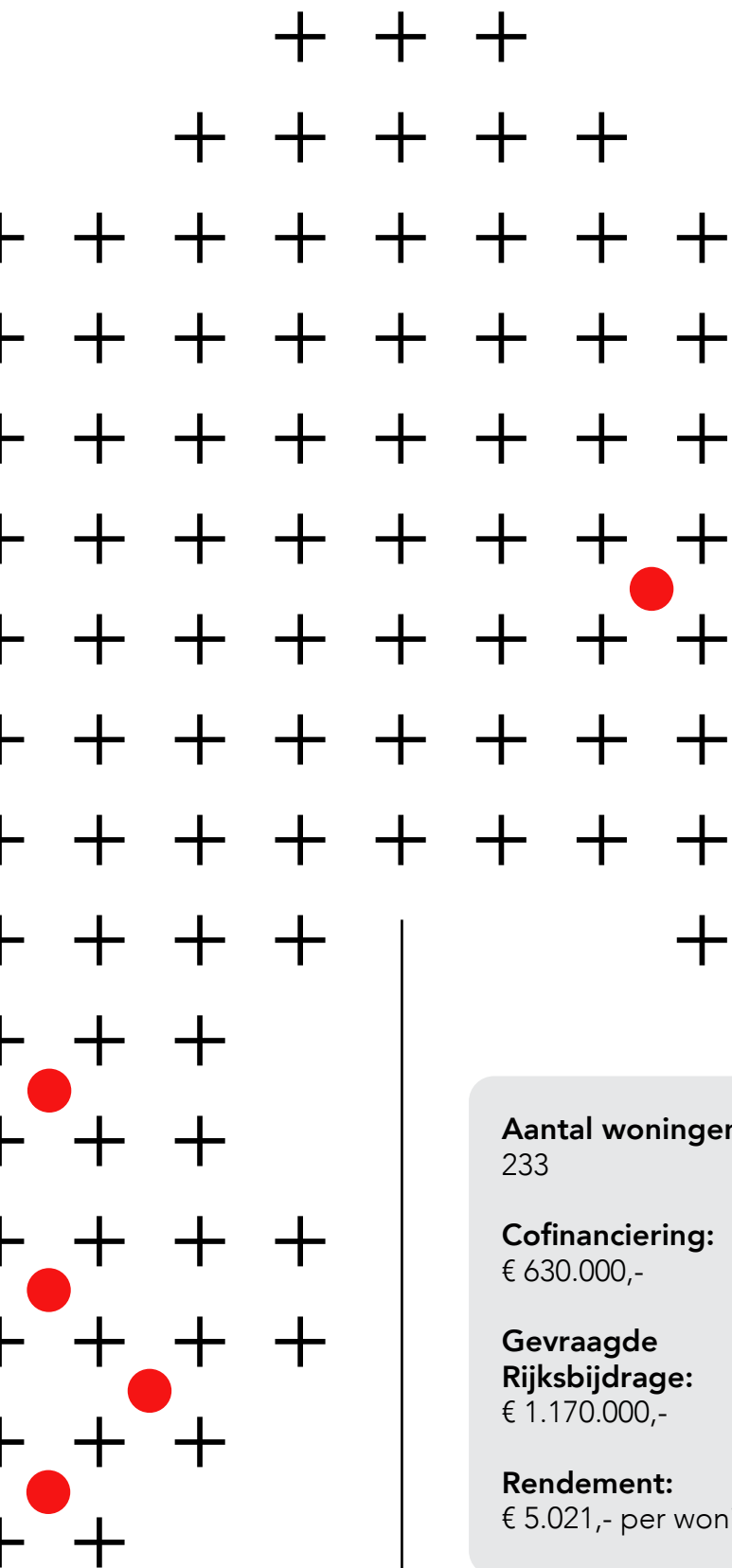
Aantal woningen:
237

Cofinanciering:
€ 4.209.910,-

**Gevraagde
Rijksbijdrage:**
€ 3.690.090,-

Rendement:
€ 15.570,- per woning





Huizen – De Wolfskamer

9

De opgave: Woningbouw in een sportieve omgeving

In Huizen ontstaat op de locaties de Wolfskamer en Silverdome ruimte voor 233 nieuwe woningen. De gemeente speelt hiermee in op de groeiende vraag naar betaalbare en diverse woonruimte. Het project omvat 53 appartementen in Silverdome, waarvan 24 sociale huur en 29 dure koop. In de Wolfskamer verrijzen minimaal 180 appartementen, verdeeld over 60 sociale huur, 60 middenhuur en 60 dure koop.

Woningbouw: Mix van betaalbaar en divers aanbod

De nieuwe woningen bieden een mix van sociale huur, middenhuur en koop, waardoor verschillende doelgroepen een plek vinden. De ontwikkeling versterkt de leefbaarheid en diversiteit in Huizen en sluit aan op de behoefte aan betaalbare woningen in de regio.

Infrastructuur: Veilig en toekomstbestendig ontsluiten

De huidige ontsluitingen zijn ingericht op sportverenigingen en voldoen niet aan de eisen voor een woonwijk met 233 extra woningen. Onderzoek toont aan dat de verkeersveiligheid onder druk staat. De gemeente kiest daarom voor een nieuwe ontsluiting, die de bestaande routes ontlast en de doorstroming op de Bestevaer verbetert. Dit komt ook de buslijn ten goede en zorgt voor een veilige oversteek voor langzaam verkeer tussen de woonwijk en de sportverenigingen. De nieuwe ontsluiting sluit aan op het hoofd fietsnetwerk en verbindt de parkeervoorzieningen.

Maatschappelijke meerwaarde: Leefbaarheid en bereikbaarheid hand in hand
Met de aanpassing van de ontsluitingen ontstaat een veilige, bereikbare en aantrekkelijke woonomgeving. De investering in infrastructuur maakt het mogelijk om de woningbouw te realiseren en versterkt de verbinding tussen wonen, sport en mobiliteit in Huizen.

Aantal woningen:	233
Cofinanciering:	€ 630.000,-
Gevraagde Rijksbijdrage:	€ 1.170.000,-
Rendement:	€ 5.021,- per woning

Purmerend – Zuidoostbeemster

De opgave: Groei in balans met erfgoed

In Zuidoostbeemster, direct grenzend aan de historische binnenstad van Purmerend, ontstaat met name aan de noordzijde ruimte voor groei. De dorpsontwikkelingsvisie uit 2020 wijst gebieden aan waar het dorp verantwoord kan uitbreiden, met respect voor de Unesco-status. In het gebied ZOBII en op enkele inbreidingslocaties ontstaat de komende jaren ruimte voor ruim 500 woningen.

Woningbouw: Nieuwe buurten en voorzieningen

De eerste fase richt zich op drie locaties. Aan de Volgerweg-Noorderpad verrijst een basisschool en 150 woningen. Op de Van der Valk-locatie aan de zuidzijde van het dorp komen 70 woningen, terwijl op de Jonk-locatie plannen bestaan voor een voorzieningencluster en nog eens 150 woningen in de toekomst. De intenties en overeenkomsten met eigenaren zijn in voorbereiding, zodat de bouw vanaf 2029 en 2030 kan starten.

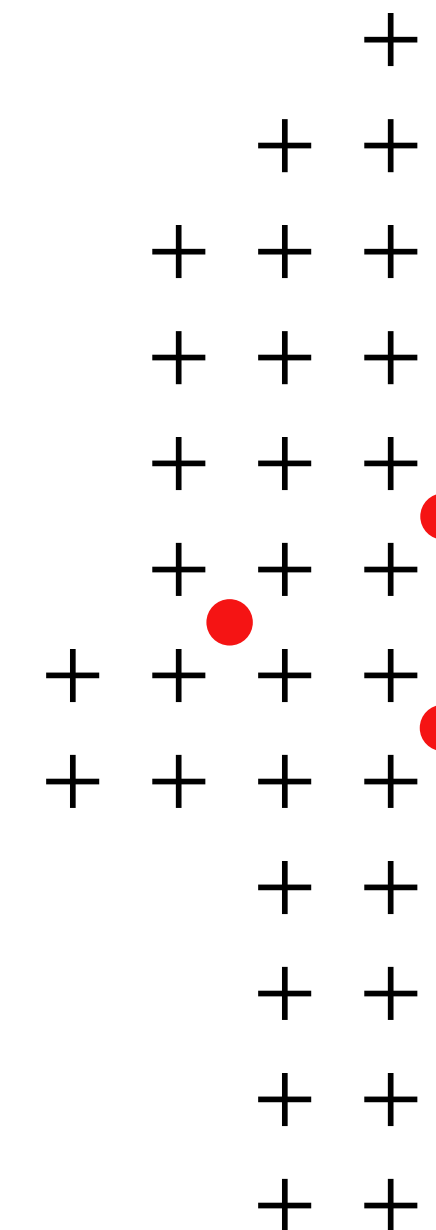
Infrastructuur: Veilige en toekomstbestendige ontsluiting

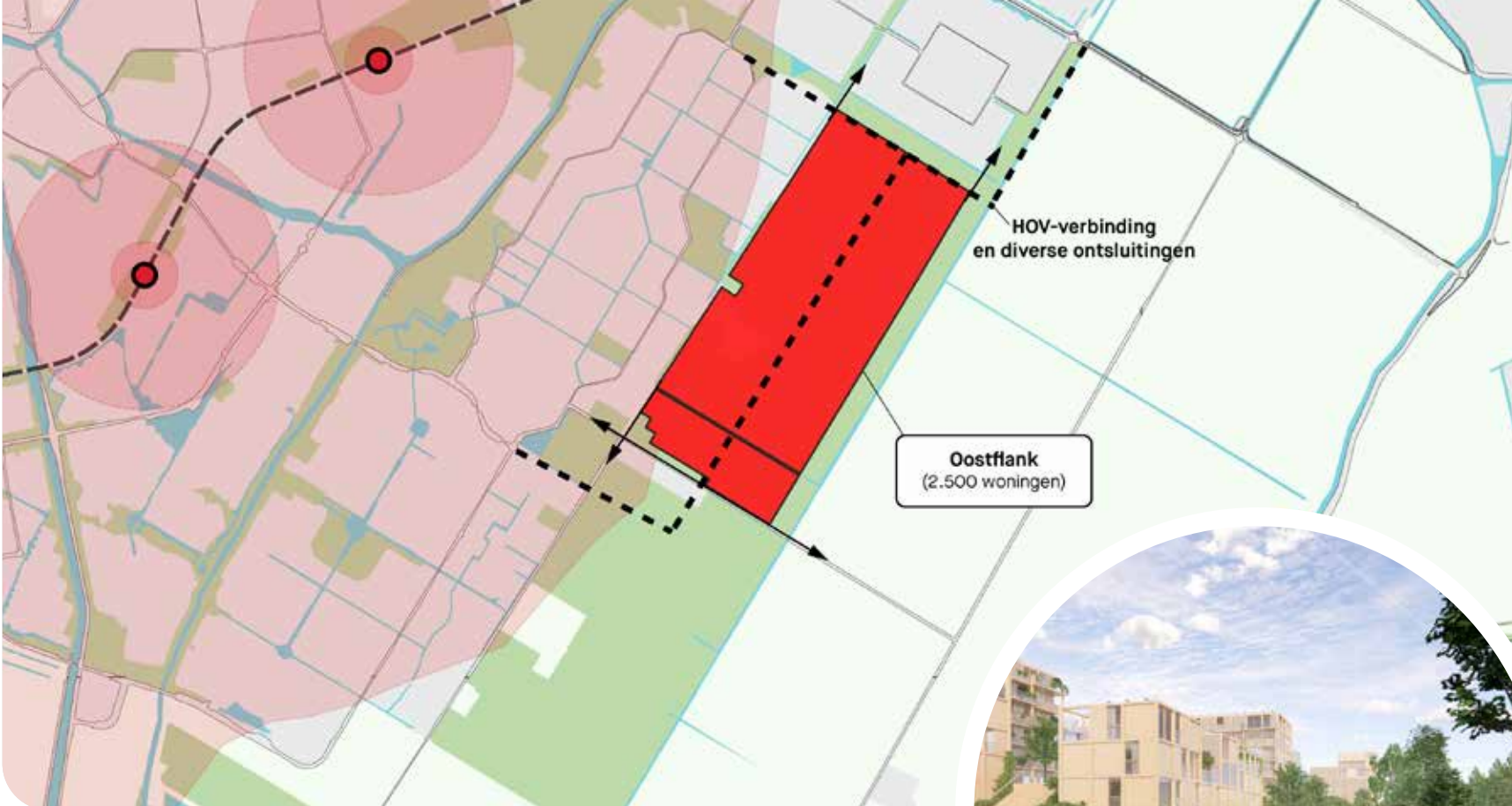
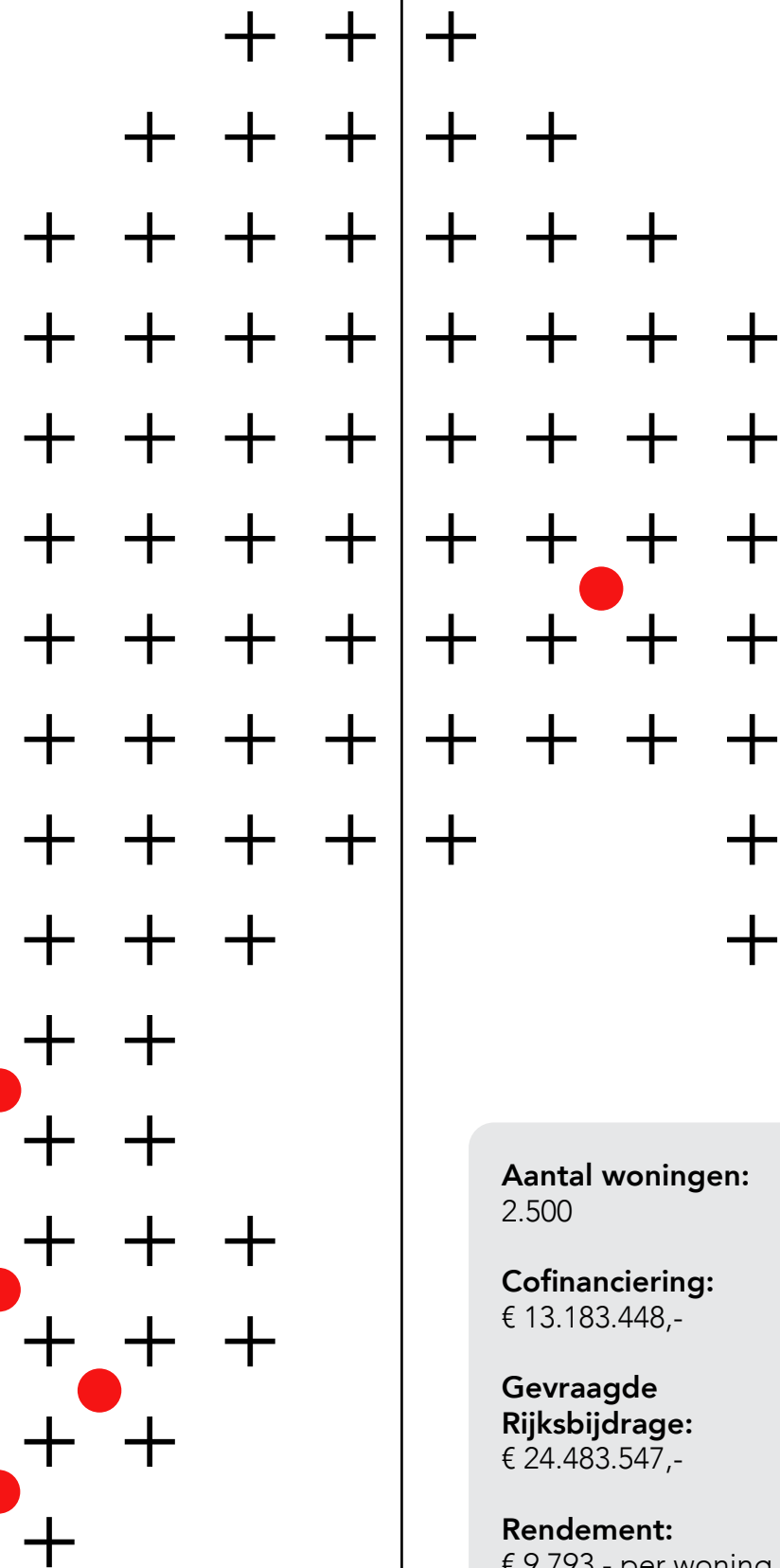
De Purmerenderweg vormt de hoofdontsluiting voor het dorp en het openbaar vervoer. Onderzoek toont aan dat de huidige verkeersintensiteit en snelheid, gecombineerd met langzaam verkeer, zorgen voor knelpunten en onveilige situaties. De herinrichting van de Purmerenderweg tot een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur, aangevuld met maatregelen zoals een knip, zorgt voor meer verkeersveiligheid en een betere doorstroming.

Maatschappelijke meerwaarde: Wonen en mobiliteit in balans

Door te investeren in een veilige en toekomstbestendige infrastructuur ontstaat ruimte voor aanvullende woningen en voorzieningen in de toekomst, zonder concessies te doen aan leefbaarheid en bereikbaarheid. Zo groeit Zuidoostbeemster op een manier die past bij het karakter van het dorp en de ambities van de regio.

Aantal woningen:	220
Cofinanciering:	€ 1.400.000,-
Gevraagde Rijksbijdrage:	€ 2.200.000,-
Rendement:	€ 10.000,- per woning





11

Purmerend – Oostflank

De opgave: Nieuwe stadsrand voor Purmerend
Aan de oostzijde van Purmerend ontstaat met de Oostflank een grootschalige gebiedsontwikkeling waar wonen, natuur en recreatie samenkomen. Op het terrein van de golfbaan en op de agrarische gronden op de Purmer Zuid-Zuid verrijst een gemengd woonprogramma, zorgvuldig ingepast tussen het Purmerbos en bestaande wijken. De ontwikkeling sluit aan bij het STOMP-principe en versterkt de verbinding met de stad.

Woningbouw: Divers en duurzaam
In totaal komen er 5000 – 5800 woningen bij, waarvan 30% sociale huur, 40% betaalbaar en 30% vrije sector. In de eerste fases, tot 2033, start de bouw van minimaal 2.500 woningen. De wijk krijgt een groene en klimaatbestendige opzet, met aandacht voor houtbouw, waterbeheer en duurzame mobiliteit. Het Purmerbos blijft behouden en krijgt een versterkte natuurwaarde.

Infrastructuur: Slim ontsluiten en verbinden
De groei van de Oostflank vraagt om forse investeringen in infrastructuur. Een ontsluiting

die zich richt op de N244 en het doortrekken van de IJsselmeerlaan voor HOV zorgen voor een betere bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Een vrijliggende busbaan versnelt het openbaar vervoer en vermindert de druk op bestaande wegen. De verbeterde HOV-structuur komt niet alleen nieuwe bewoners, maar ook inwoners uit Purmer-Noord en Purmer-Zuid ten goede.

Maatschappelijke meerwaarde: Buiten wonen, stads verbonden
De Oostflank groeit uit tot een wijk waar groen, natuur en wonen elkaar versterken. Lopen, fietsen en een goede OV verbinding staan centraal, terwijl de wijk goed verbonden blijft met de bestaande stad. Door nu te investeren in duurzame mobiliteit voor de eerste 2.500 woningen tot 2034, kunnen op de langere termijn ook de aanvullende woningen profiteren van deze mobiliteitsinvesteringen. Zo ontstaat een toekomstbestendige stadsrand die Purmerend ruimte en kwaliteit biedt voor de komende generaties.

Amsterdam – Sloterweg

De opgave: Verbonden stadswijk voor de toekomst
In het Schinkelkwartier ontstaat de komende 25 jaar een nieuwe Amsterdamse stadswijk waar innovatie, creativiteit en diversiteit samenkomen. Zes buurten met elk een eigen karakter verbinden stadsdeel Nieuw-West en Zuid, zowel fysiek als sociaal. Door deze verbinding ontstaat een levendige wijk met ruimte voor uiteenlopende bewoners en voorzieningen.

Woningbouw: Impuls voor Amsterdamse groei
In het Schinkelkwartier verrijzen 11.000 woningen, verdeeld over verschillende buurten. De Nieuwe Sloterweg vormt de noodzakelijke levensader die niet alleen de wijk ontsluit, maar ook de woningbouw in Verdi, Roeskestraat en Havenstraatterrein in Zuid stimuleert. Met deze maatregel worden 7.318 woningen direct mogelijk gemaakt, terwijl de bouw van nog eens 6.000 woningen in een latere fase wordt versneld.

Infrastructuur: Nieuwe Sloterweg als schakel
De Nieuwe Sloterweg verbindt de buurten en zorgt voor een autoluwe, groene en toegankelijke stadswijk. Door slimme stedenbouw en hoogwaardige infrastructuur ontstaat een omgeving waar rust, ontmoeting en bereikbaarheid centraal staan. De maatregel sluit aan op de bestuurlijke afspraken met het ministerie van VRO en de woningbouwopgave voor Nieuw-West, waar tot en met 2029 14.551 woningen gepland staan.

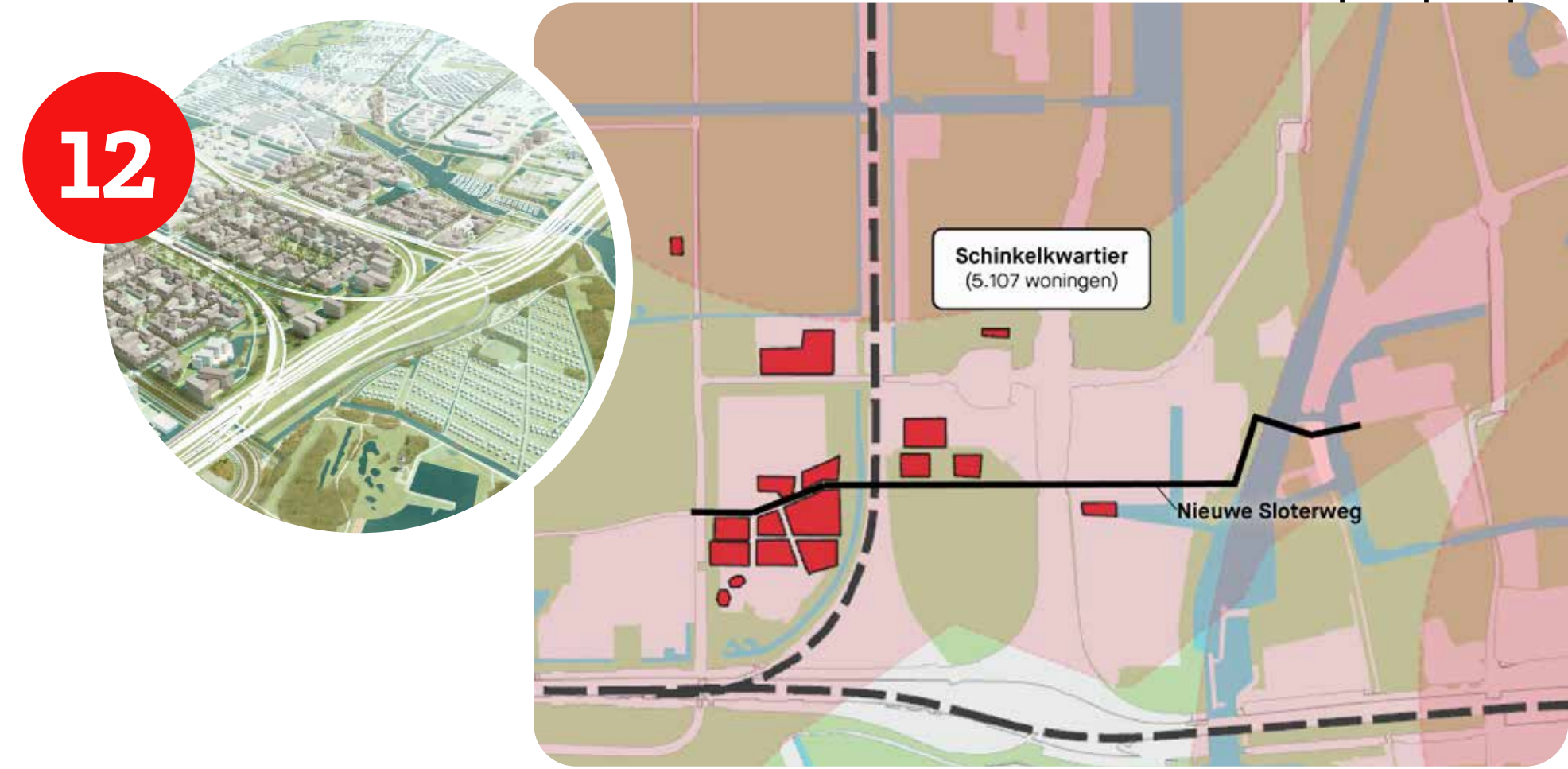
Maatschappelijke meerwaarde: Herhuisvesting en stedelijke vernieuwing
De realisatie van de Nieuwe Sloterweg draagt niet alleen bij aan de directe woningbouw tot 2034 maar ook de woningen na 2034 binnen Amsterdam Nieuw-West profiteren van deze mobiliteitsmaatregel., Door ruimte te bieden aan sloop-nieuwbouwprojecten , ontstaat een toekomstbestendige wijk die aansluit bij de ambities van Amsterdam.

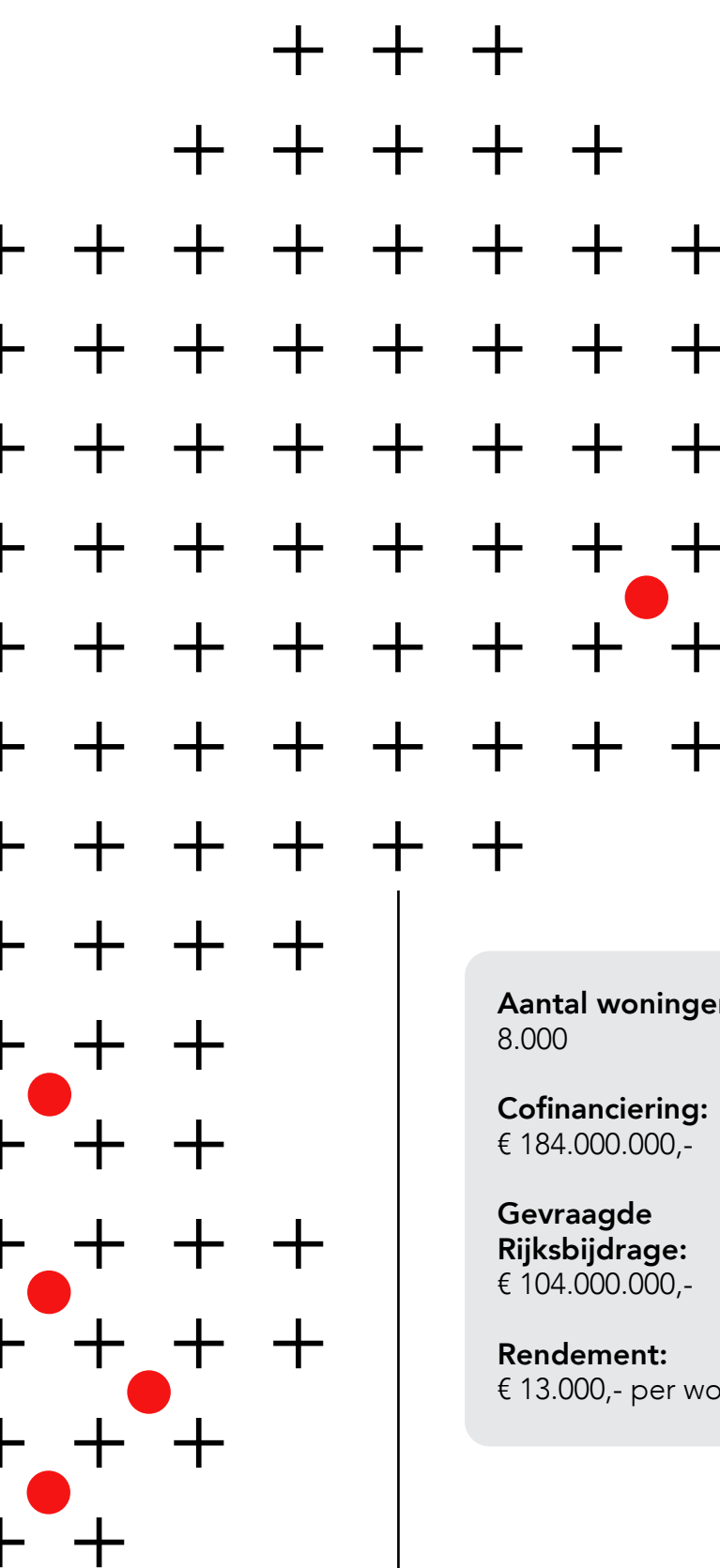
Aantal woningen:
5.107

Cofinanciering:
€ 33.747.743,-

Gevraagde Rijksbijdrage:
€ 62.674.379,-

Rendement:
€ 12.272,- per woning





Amsterdam – ZaanIJ en Van Hasseltzone

De opgave: Verdichten en verbinden

Amsterdam Noord (inclusief Havenstad Noord) maakt onderdeel uit van het grotere ZaanIJ-gebied en heeft te maken met een enorme verdichtingsopgave. Er is niet alleen een forse woningbouwopgave, maar met 15.000 extra arbeidsplaatsen is er ook een stevige groei aan werkgelegenheid voorzien. Zonder de juiste maatregelen, gaat dit ten koste van de kwaliteit van de leefomgeving, terwijl dit gebied al de nodige sociaaleconomische opgaven kent. Amsterdam Noord is een belangrijke schakel tussen de MRA Noord en MRA Zuid met het IJ en Noordzeekanaal als barrière.

Woningbouw: gefaseerde groei naar 35.000 woningen

Voor Amsterdam Noord zijn tot 2050 nog ruim 35.000 nieuwe woningen gepland, wat neerkomt op een groei van de woningvoorraad van 68%. Voor de periode tot 2035 zijn 20.000 woningen gepland in Amsterdam Noord, waarvan de helft deel uitmaakt van deze propositie (70% betaalbaar).

Kwaliteitsimpuls door Van Hasseltzone en HOV ZaanIJ

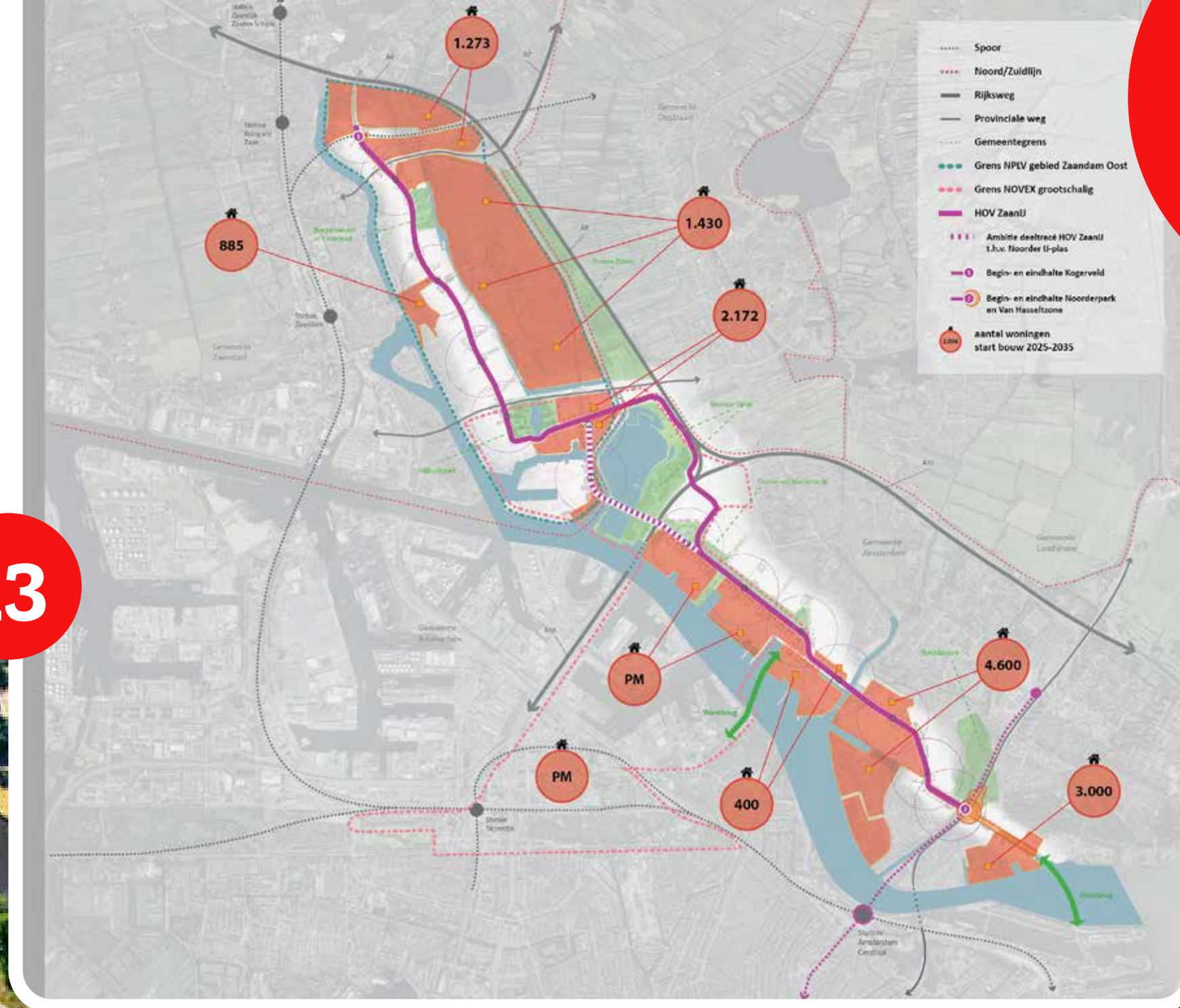
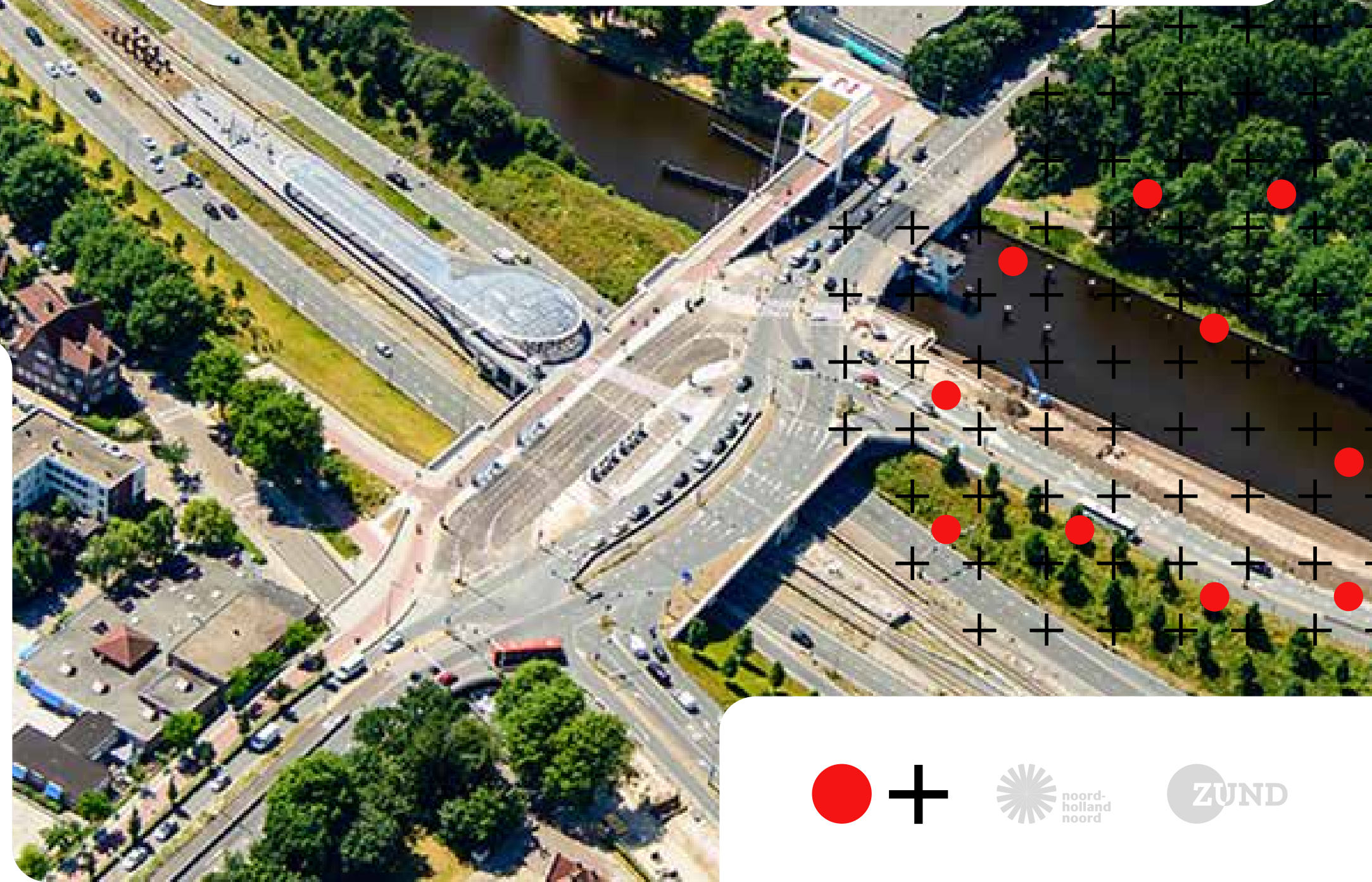
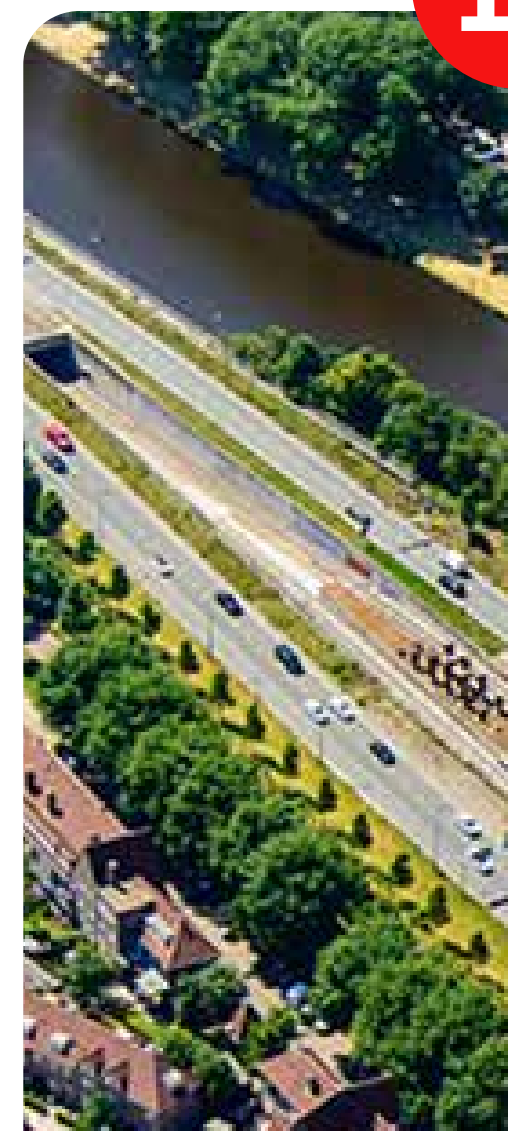
De aanpak van de Van Hasseltzone is randvoorwaardelijk voor de realisatie van de opgewaardeerde HOV ZaanIJ busverbinding. Een goede aanlanding en overstap op de Noord/Zuidlijn bij station Noorderpark. Deze heeft in tegenstelling tot andere oeververbindingen nog restcapaciteit. De

HOV ZaanIJ kan straks tot 22.000 reizigers vervoeren, vijf keer zoveel als nu. In verband met een gebalanceerde aanvraag vanuit de MRA heeft Amsterdam ervoor gekozen om niet alle maatregelen op te voeren voor de WoKT-gelden maar alleen de drie meest urgente onderdelen. Ten eerste het realiseren van een busstation en fietsparkeervoorziening. Ten tweede de herprofilering/verbreding Johan van Hasseltweg en kruispunt Mosplein. Ten derde de aanleg van een fiets-/voetgangersbrug over het Noordhollandsch Kanaal met extra toegang tot het metroperron.

Maatschappelijke meerwaarde: startmotor voor regionale oeververbinding

De Van Hasseltzone is het startpunt voor het noodzakelijke mobiliteitspakket (inclusief HOV ZaanIJ en ook een Oostbrug) voor het hele gebied ZaanIJ. Het grootste deel van dit totaalpakket wordt door de regio financieel zelf gedragen. Gezien de grote woningbouwopgave en economische groei in Amsterdam Noord en langs de ZaanIJ-corridor is het onvermijdelijk om ook nieuwe oeververbindingen te ontwikkelen met het zuidelijk deel van de MRA. Vandaar de afspraak tussen gemeente en Vervoerregio Amsterdam om 300 miljoen euro te investeren in de Oostbrug. Op termijn is ook een OV-verbinding nodig via een Westbrug (aftakking HOV-ZaanIJ naar de gesloten metroring Sloterdijk-Centraal Station), om te voorkomen dat de nu reeds gevulde Rijkstunnels A10 en de ponten volledig vastlopen.

13



Inleiding: Grootschalige woningbouwgebieden Metropoolregio Amsterdam

In de grootschalige woningbouwgebieden MRA Haven-Stad, MRA Oost en MRA West werkt de regio nauw en intensief samen met het Rijk om evenwichtig te verstedelijken en tempo te maken met betaalbare woningbouw. Die samenwerking is verankerd in bestuurlijke afspraken over verstedelijking, kwaliteit en bereikbaarheid.

Deze grootschalige gebieden behoren tot de 17 NOVEX-locaties: nieuwe stadsdelen waar wonen, werken en leren samengaan. Dat vraagt om forse investeringen in bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Daarom zijn mobiliteitspakketten en gebiedsbudgetten ingezet, met rijksbijdragen en stevige cofinanciering vanuit de regio. Zodoende worden mobiliteitshubs, fietsroutes en OV toegankelijkheid versneld gerealiseerd en ontstaat tegelijk ruimte voor groen, pleinen en het verplaatsen van belemmerende activiteiten.

Ook in de komende jaren intensiveren de gemeenten deze grootschalige woningbouwgebieden. Met gerichte steun uit het gebiedsbudget en de mobiliteitspakketten blijft de regio leefbaar en goed bereikbaar. Dat is de belofte waar de MRA en het Rijk gezamenlijk voor staan en waar bewoners straks het verschil van merken.



MRA

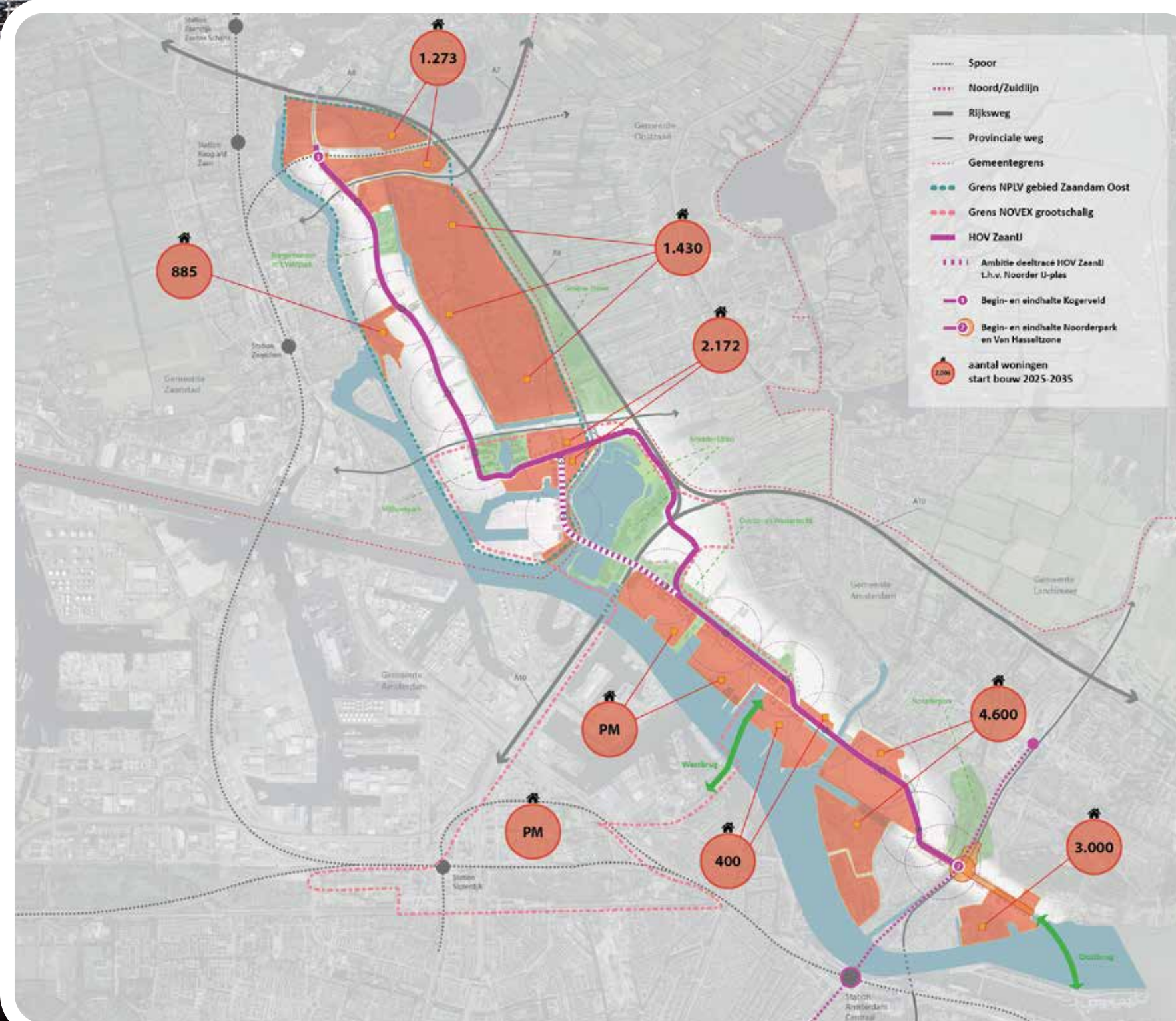
Haven-Stad – Zaanstad ZaanIJ

Infrastructuur:
1.000 nieuwe
woningen t/m 2034

Cofinanciering:
€ 64.760.000,-

**Gevraagde bijdrage
infrastructuur:**
€ 53.810.000,-

**Gevraagde bijdrage
gebiedsbudget:**
€ 10.950.000,-



De opgave

Het ZaanIJ gebied vormt een strategische schakel tussen Zaanstad en Amsterdam die cruciaal is voor de verstedelijkingsopgave in de Metropoolregio Amsterdam. In deze corridor is er plek voor 50.000 nieuwe woningen en 30.000 arbeidsplaatsen. De opgave is daarom om een duurzaam stedelijk gebied te ontwikkelen waar wonen, werken en bereikbaarheid in balans zijn. Diverse gebieden waar van oudsher alleen bedrijven en havenactiviteit waren, worden omgezet naar gemengde woon-werkwijken waardoor Amsterdam en Zaanstad steeds meer naar elkaar toe groeien en zich één stedelijk gebied vormt. Amsterdam en Zaanstad benaderen dit gebied daarom steeds meer als een gezamenlijke opgave.

Woningbouw: transformatie en vernieuwing

Binnen de grootschalige woningbouwlocatie Havenstad wordt in Zaanstad in het noordelijk deel van de Aftersluispolder gestart met de transformatie van het Sluiskwartier tot een gemengd, duurzaam stedelijk gebied waar gewoond en gewerkt kan worden met ruimte voor energie, circulaire economie en maatschappelijke voorzieningen. Met de bouw van zo'n 2.000 woningen in het Sluiskwartier wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de woningbouwopgave in Zaanstad en het ZaanIJ gebied. Daarnaast wordt in het NPLV gebied Zaandam-Oost door de corporaties flink geïnvesteerd in stedelijke vernieuwing en het toevoegen van nieuwe woningen.

Infrastructuur: HOV ZaanIJ

Het mobiliteitssysteem in Zaanstad en Amsterdam-Noord loopt tegen zijn grenzen aan. Om de woon-en werkgebieden goed te blijven ontsluiten en de regionale bereikbaarheid te verbeteren is in dit gebied een schaalspong van het OV nodig. Een systeemsprong van het OV is noodzakelijk voor versnelling van de woningbouw, het ontlasten van het hoofdwegen- en spoorwegennet en de groei in aantal arbeidsplaatsen in het gebied. Een slimme koppeling tussen hoogwaardig openbaar vervoer, doorfietsroutes en multimodale overstappunten in de regio versterkt niet alleen de bereikbaarheid, maar ook de brede welvaart.

Maatschappelijke meerwaarde

De systeemsprong in hoogwaardig openbaar vervoer verbindt Zaandam-Oost en Amsterdam-Noord beter met de metropoolregio waardoor kansen voor werk, onderwijs en voorzieningen voor iedereen bereikbaar worden. Zo draagt de ontwikkeling bij aan een gezonde, duurzame leefomgeving met minder autoverkeer, schonere lucht en meer ruimte voor kwaliteit in de openbare ruimte.

MRA Oost – Almere

Infrastructuur: 4.400 nieuwe woningen t/m 2034	Cofinanciering: € 78.395.694,-
Gevraagde bijdrage infrastructuur: € 35.895.694,-	Gevraagde bijdrage gebiedsbudget: € 42.500.000,-

Almere als groeikern: opgave en koers

Almere is aangewezen als groeikern van de noordelijke Randstad. Het inwonertal groeide van 66 in 1976 naar 100.000 in 1994 en bereikt in 2025 circa 230.000. Volgens de Rijk-Regiostructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (2013) groeit Almere vanaf 2010 met 60.000 woningen tot een volwaardige stad met voorzieningen, economie en goede bereikbaarheid, waaronder een IJmeerverbinding.

De stad kent twee hoofdpogingen: uitbreiding met nieuwe stadsdelen (Oosterwold, Pampus) en verdichting en transformatie in bestaande gebieden (Haven, Centrum, Buiten, afronding Poort). Dit vraagt zowel aanleg van nieuwe infrastructuur als herontwikkeling van bestaande locaties. Investerings variëren van nieuwe fiets-, OV- en autonetwerken tot transformatie van kantoren naar woonwijken.

Almere wil in 2040 55.000 extra arbeidsplaatsen realiseren (Nota Ruimte voor Economie). Werk nabij wonen vermindert de mobiliteitsvraag. De druk in de spits naar en van het 'oude' land zal verminderen. Werkgelegenheid in Almere zal er ook voor zorgen dat de enorme overcapaciteit van de tegenspits van zowel spoor als weg benut gaan worden zonder dat daar investeringen tegenover hoeven te staan.

Oosterwold: uitnodigingsplanologie

Oosterwold Fase 1 wordt ontwikkeld via 'uitnodigingsplanologie', waarbij bewoners kavels zelf ontwikkelen. Oosterwold bestond en bestaat uit landbouwgrond met een enkele polderweg. Alle ondergrondse infrastructuur, openbare ruimte, groen/blauw en fiets/OV/ auto-infrastructuur moet nog aangelegd worden. Belangrijke investeringen zijn fietsroutes (Kathedralenpad, Houtsnippad) en grotere rotondes (Fatima Al-Fihriyaweg, Vogeldreef). Zo ontstaan op korte termijn 1.670 woningen en wordt de basis gelegd voor 15.000 woningen in Fase 2.

Almere Buiten Centrum: stadsstraat en doorfietsnetwerk

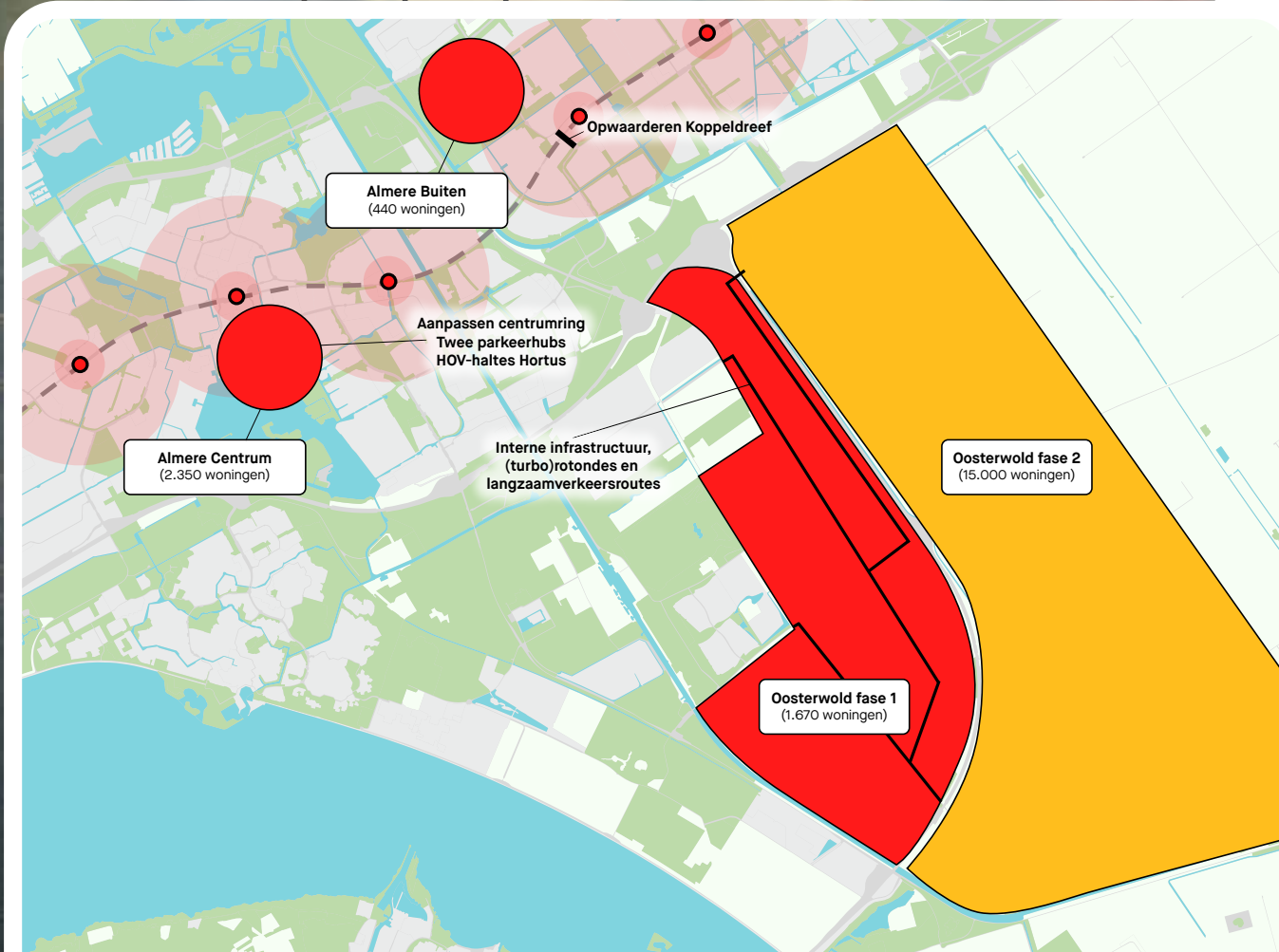
In Buiten vindt stedelijke vernieuwing plaats, deels gefinancierd via overeenkomsten en fondsen, maar dit dekt niet alle verkeersinvesteringen. De transformatie levert 420 woningen op, waarbij Polderdreef en Koppeldreef worden heringericht tot levendige stadsstraten. Dit verbetert de positie van langzaam verkeer en versterkt de doorfietsroute Spoorbaanpad–Evenaar. Op langere termijn profiteren nog eens 880 woningen.

Almere Centrum: verdichten rond een autoluwer hart

In het centrum worden 2.350 extra woningen gerealiseerd. Dit vraagt aanpassing van de Centrumring (Spoordreef–Randstaddreef, Drossaardlaan en Vrijheidsdreef) en aanleg van twee parkeerhubs. Daarmee ontstaat een autoluwer hart waar lopen en fietsen centraal staan. Voor economische ontwikkeling en woningbouw nabij Hortus wordt de HOV-busbaan verbeterd. Op termijn profiteren tot 8.000 woningen van deze maatregelen.ontwikkeling, innovatie en nieuwe woningen met dichtheden nabij Hortus zullen aanpassingen worden gedaan aan de busbaan om de HOV-verbinding te optimaliseren. Van al deze mobiliteitsmaatregelen in het Centrum-gebied profiteren na 2030 tot wel 8.000 woningen mee.

Maatschappelijke meerwaarde: Impuls voor de lange termijn

De investeringen versterken bereikbaarheid, leefkwaliteit en economische vitaliteit. Ze maken duurzaam reizen vanzelfsprekend, ondersteunen grootschalige betaalbare woningbouw en stimuleren innovatie in onderwijs en bedrijvigheid. Zo groeit Almere evenwichtig: inclusief, gezond en toekomstbestendig voor bewoners en bedrijven.



MRA Oost – Lelystad

Infrastructuur:
3.965 nieuwe
woningen t/m 2034

Cofinanciering:
€ 29.200.000,-

**Gevraagde bijdrage
infrastructuur:**
€ 8.500.000,-

**Gevraagde bijdrage
gebiedsbudget:**
€ 20.700.000,-

Zuiderhage: nieuw stadsdeel aan de rand van Hollandse Hout

In het zuiden van Lelystad verrijst Zuiderhage: een nieuw stadsdeel waar natuur en stad samenkomen. Direct grenzend aan natuurgebied Hollandse Hout ontstaat hier een toekomstbestendige leefomgeving voor zo'n 25.000 inwoners. De ontwikkeling is een samenwerking tussen het Rijksvastgoedbedrijf en de gemeente Lelystad, met als doel een harmonieuze, gezonde en bereikbare woonomgeving te creëren. In een periode van 20 tot 25 jaar worden 9.000 - 16.000 woningen gebouwd, waarvan twee derde betaalbaar.

Buurtschappen en campuszone: compact, autoluw en inclusief

Zuiderhage bestaat straks uit tien compacte buurtschappen in het groen, die autoluw zijn met centrale parkeervoorzieningen en een fijnmazig netwerk voor wandelen en fietsen. In de eerste fase komen ongeveer 4.000 woningen in de buurtschappen Valkenstede, Overbeke en Buitenwaard. De campuszone in Valkenstede speelt een centrale rol in het totale gebied: hier komen wonen, werken en leren samen. Er is ruimte voor biobased productie, circulair bouwen en educatie. Er komen ook sportvoorzieningen zoals tennis- en padelbanen, maatschappelijke functies en een mogelijke geothermiecentrale. Buurtschap Overbeke ligt aan het Slenkenpark en heeft een 'balkon aan het water' als ontmoetingsplek. Beide buurtschappen sluiten aan op de ecologische hoofdstructuur en dragen bij aan een gezonde, inclusieve leefomgeving.

Gebiedsbudget: groen-blauwe ruggengraat en energiematregelen

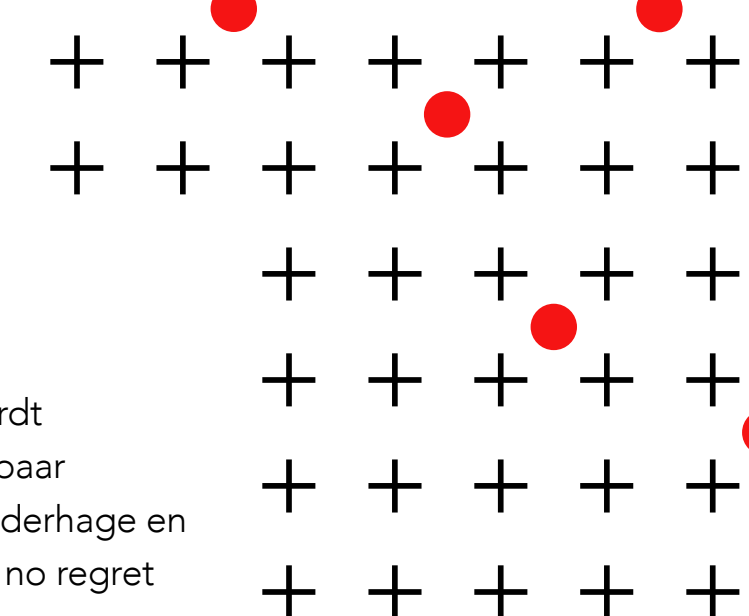
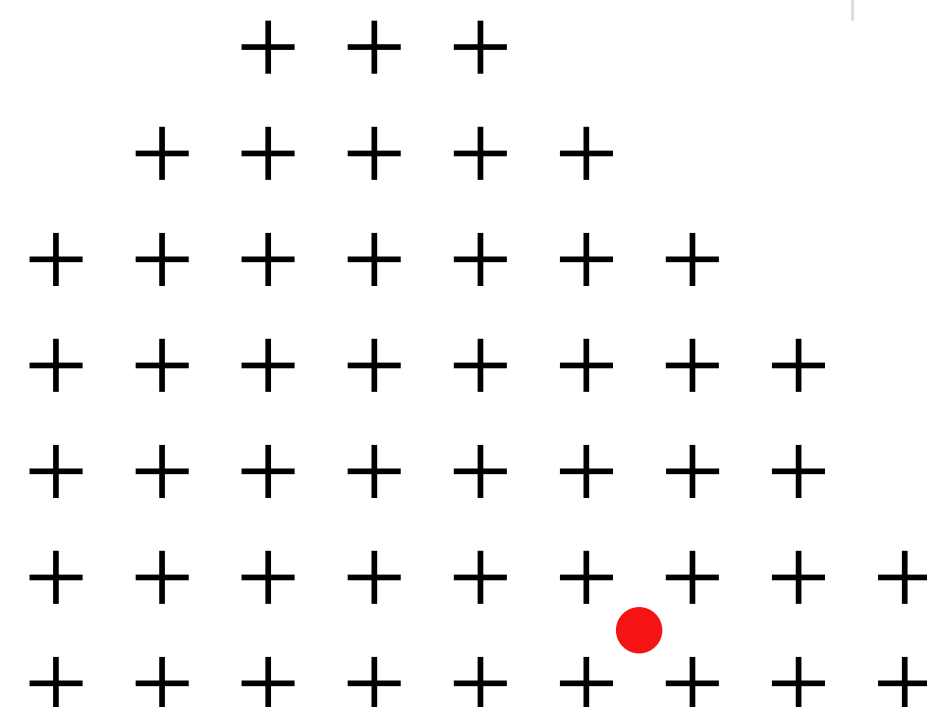
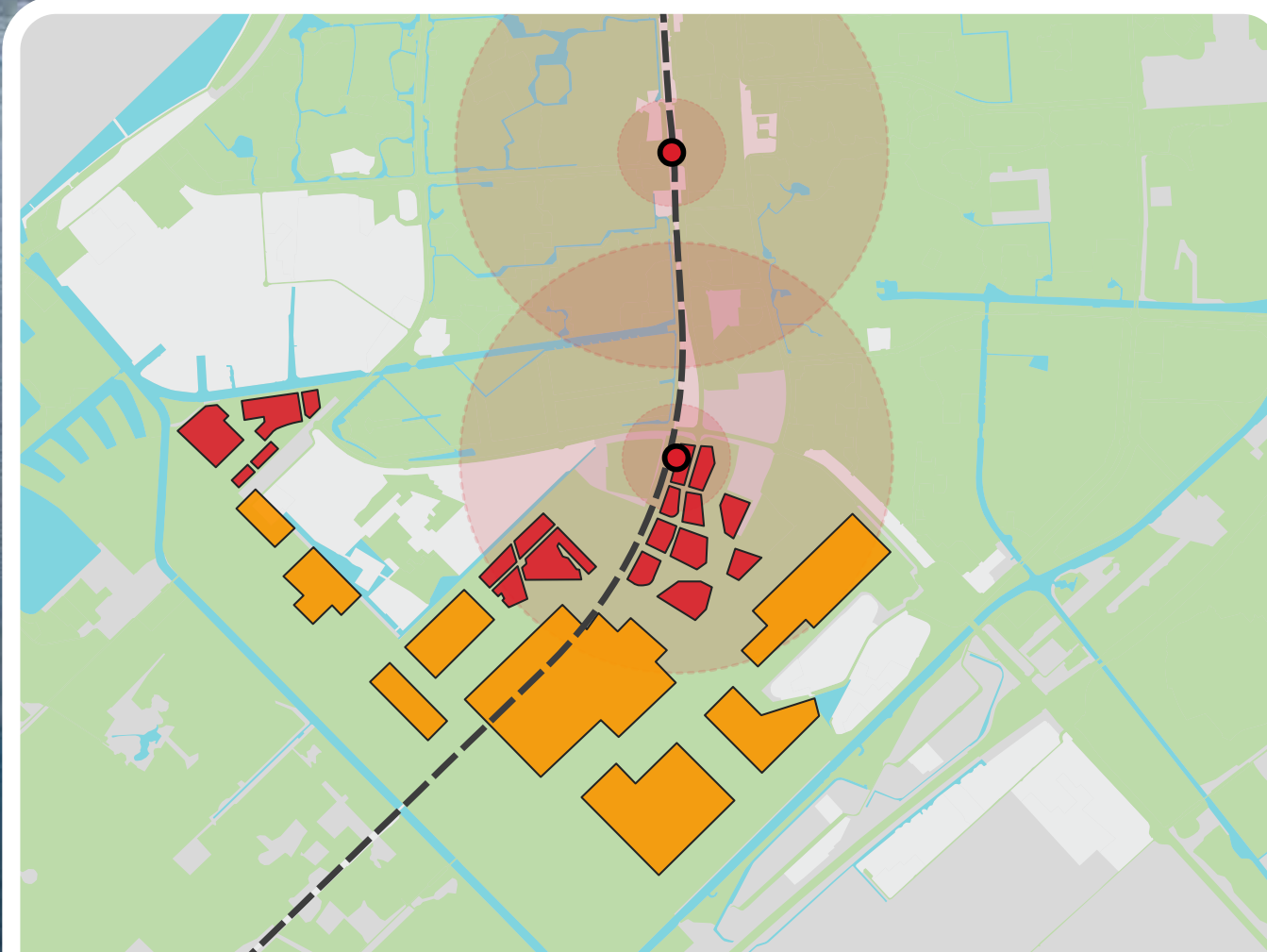
Om Zuiderhage op deze manier te ontwikkelen zijn maatregelen noodzakelijk. Hiervoor vraagt Lelystad een bijdrage van het Rijk voor gebiedsontwikkeling en infrastructuur. Met het gebiedsbudget wordt onder meer het Slenkenpark aangelegd: een groen-blauwe zone die het natuurgebied Hollandse Hout het woongebied in trekt. Dit park is essentieel vanwege de hoge bebouwingsdichtheden in de buurtschappen en voor klimaatadaptatie, biodiversiteit en recreatie. Daarnaast worden twee batterijen aangevraagd om netcongestie te overbruggen en de bouwstroom op gang te houden.

Infrastructuur: HOV naar Lelystad Centrum en vlotte ontsluiting

Op het gebied van infrastructuur wordt ingezet op een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding (HOV) tussen Zuiderhage en station Lelystad Centrum. Het is een no regret maatregel die aansluit op de ambitie om op termijn een NS station in het gebied te realiseren. Zo blijven het gebied en de regio nu en in de toekomst goed bereikbaar. Ook stimuleert het duurzame mobiliteit volgens het STOMP-principe. En er worden twee rotondes op de Larserdreef vervangen door verkeerslichten (VRI). Dit is nodig voor de ontsluiting van de eerste fase van Zuiderhage, de doorstroming van het verkeer naar de A6 en het geeft openbaar vervoer naar het centrum prioriteit.

Maatschappelijke meerwaarde: duurzame investering voor heel Lelystad

De investeringen in Zuiderhage reiken verder dan alleen woningbouw. Ze dragen bij aan een robuuste, toekomstbestendige stadsstructuur waarin natuur, mobiliteit en leefbaarheid hand in hand gaan. Ook andere ontwikkelingen in Lelystad, zoals Campus Midden, het stadshart en de Extra Beveiligde Zittingslocatie (EBZ), profiteren van de verbeterde bereikbaarheid. Zuiderhage is daarmee niet alleen een antwoord op de woningbouwopgave, maar ook een duurzame investering in de aantrekkelijkheid en kwaliteit van de gehele stad.



MRA Oost Amsterdam- Zuidoost

Infrastructuur:
3.080 nieuwe
woningen t/m 2034

Cofinanciering:
€ 22.385.000,-

**Gevraagde bijdrage
infrastructuur:**
€ 12.100.000,-

**Gevraagde bijdrage
gebiedsbudget:**
€ 10.285.000,-

De opgave: veilig OV en robuuste openbare ruimte

In Amsterdam-Zuidoost verdubbelt uiteindelijk het aantal bewoners en dat legt veel druk op het openbaar vervoer en de rest van de infrastructuur en openbare ruimte. Die druk wordt verder vergroot door de groei van het aantal arbeidsplaatsen (ca. 30.000), de groei van het evenementengebied (10 miljoen bezoekers per jaar) en toevoeging van grootschalige voorzieningen zoals de OBA Next (bibliotheek van de toekomst). Zuidoost is het stadsdeel waar de meest kwetsbare bewoners met het minst economische perspectief wonen, met veel vervoersarmoede en afhankelijkheid van het openbaar vervoer. Daarnaast voelen veel inwoners zich onveilig als gevolg van verhardende criminaliteit.

De woningbouw:

meer dan 40.000 woningen tot 2040

Tot 2040 zijn er in Amsterdam-Zuidoost 40.000+ nieuwe woningen voorzien. Ca. 29.000 woningen tot en met 2030, ca. 6.000 woningen in de jaren tot en met 2034 en 5.000 woningen daarna. Er komen veel woningen voor jongeren, studenten en ouderen bij. Er wordt daarnaast gebouwd in segmenten, gemiddeld wordt daarbij voor het hele stadsdeel 40% sociaal, 40% middelduur en

20% vrije sector gebouwd. Ook zijn er meerdere zelfbouwprojecten en beheercoöporaties gepland. De woningen die direct profiteren van de maatregelen zijn: Gaasperdam (875 woningen), Bijlmer Centrum (810 woningen), en Amstel III (1.395 woningen).

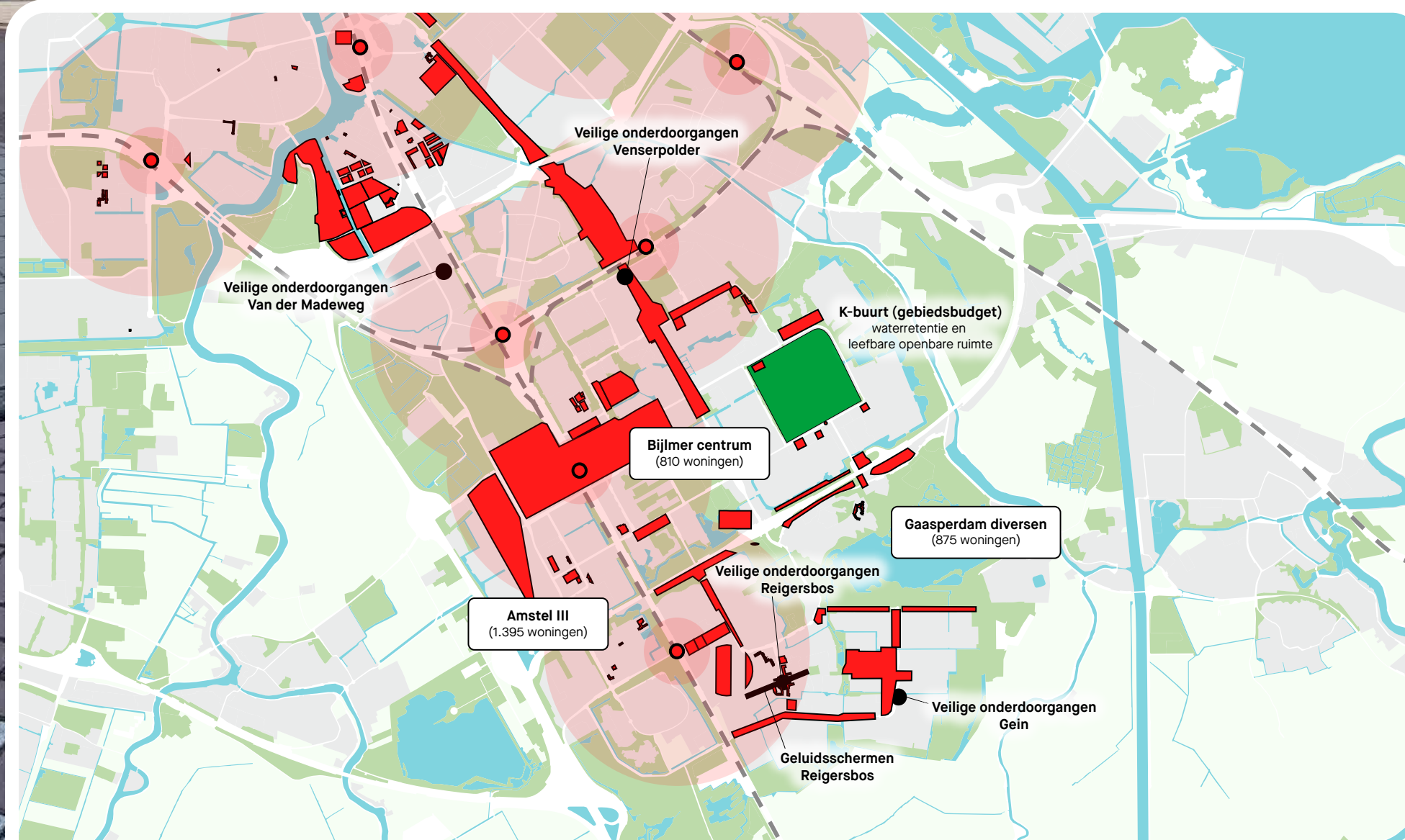
De maatregelen: Sociale veiligheid, geluidwering en extra waterberging

Om de groei van het aantal woningen te faciliteren en om het gebied nu en in de toekomst leefbaar te houden zijn inframaatregelen nodig. Dit creëert de juiste randvoorwaarden zodat de woningbouw door kan gaan. De infrastructurele maatregelen (sociaal veilige metro onderdoorgang en geluidsschermen Reigersbos) zijn direct randvoorwaardelijk voor ca. 3.000 woningen. Daarnaast zijn maatregelen voor extra waterberging in de K-buurt nodig (gebiedsbudget). Dit is randvoorwaardelijk voor de bouw van 1.250 nieuw woningen.

Maatschappelijke meerwaarde:

versnelling woningbouw op korte termijn

De investeringen hebben ook effect voor de realisatie van de overige woningen in Zuidoost: 23.000 woningen tot en met 2030 en 5.900 tot en met 2034.



MRA Oost – Amsterdam-Oost

Infrastructuur:
Niet van toepassing

Cofinanciering:
€ 50.086.872,-

**Gevraagde bijdrage
infrastructuur:**
Niet van toepassing

**Gevraagde bijdrage
gebiedsbudget:**
€ 50.086.872,-

De opgave: eilandenwijken met ruimte voor natuur, sport en ontspanning

In Amsterdam Oost realiseert Amsterdam twee complete stadswijken met ca. 35.000 woningen en commerciële- en maatschappelijke voorzieningen, Strandeiland en Zeeburgereiland.

Als onderdeel van toekomstbestendige complete en leefbare stadswijken is voldoende ruimte voor groen en water essentieel. Dit zorgt voor stadskoeling, waterberging en ruimte voor sport en ontspanning. Ook het realiseren van natuurcompensatie is onlosmakelijk verbonden met de opgave in dit gebied.

De woningbouw: Sub-urbaan woonmilieu in combinatie met hoogstedelijk gebied

Op de eilanden wordt een sub-urbaan woonmilieu gecreëerd met een mix van gestapelde en grondgebonden woningen. Strandeiland is het eiland dat te gast is in de natuur en wordt een echt groen/blauw woonmilieu. Op Zeeburgereiland worden buurten in een meer stedelijke setting (en zeer hoge dichtheden) ontwikkeld met bijna uitsluitend gestapelde woningbouw waaronder hoogbouw tot 125 meter. Onderdeel van alle bouwprogramma's is een evenwichtig aanbod voor studenten, jongeren, ouderen en aandachtsgroepen. Op Strandeiland wordt specifiek ingezet op gezinnen.

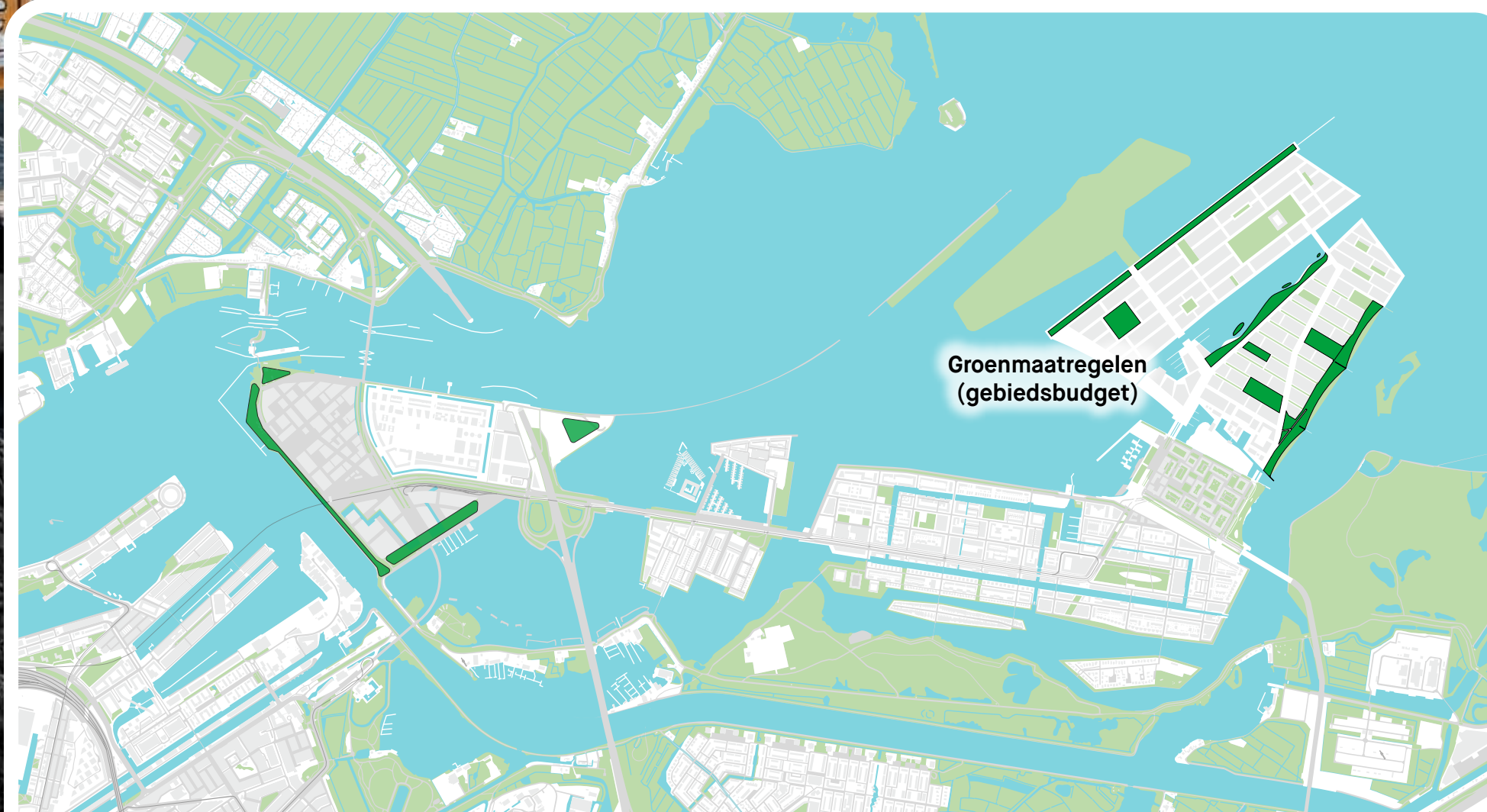
De maatregelen: natuurcompensatie, ecologische verbindingen en groen/blauwe maatregelen

Om een leefbare, gezonde en complete stad te realiseren is voldoende kwalitatief en kwantitatief groen en blauw noodzakelijk. Zonder groen en blauw kunnen de woningen niet gerealiseerd worden. Voor Zeeburgereiland en Strandeiland zijn verschillende type groen/blauwe-maatregelen nodig waarvoor een

gebiedsbudget wordt aangevraagd. Ten eerste maatregelen gericht op natuurcompensatie en versterken van ecologische verbindingen. Ten tweede het realiseren van groen ten behoeve van het behalen van de groen- en sportnormen. Ten derde maatregelen gericht op een goed woon- en leefklimaat door schaduw en koelte te bieden.

Maatschappelijke meerwaarde: profijt voor omliggende wijken

Sommige van de geplande voorzieningen hebben een uitstraling die groter is dan alleen de gebiedsontwikkelingen waar ze deel van uitmaken. Zeker de grotere parken of zwemlocaties gaan een aantrekkingskracht hebben op bewoners uit omliggende wijken. Alle voor deze subsidieaanvraag opgevoerde maatregelen zijn randvoorwaardelijk voor het kunnen realiseren van de woningen op Strandeiland en Zeeburgereiland t/m 2030. Daarnaast hebben de maatregelen een positieve impact op de woningen die ná 2030 gerealiseerd worden (ca. 10.833).



MRA West – Haarlemmermeer

Infrastructuur: 1.150 nieuwe woningen t/m 2034	Cofinanciering: € 63.500.000,-
Gevraagde bijdrage infrastructuur: € 63.500.000,-	Gevraagde bijdrage gebiedsbudget: Niet van toepassing

De opgave: Gezamenlijk verder bouwen aan de grootschalige woningbouwlocatie MRA West

De woninggroei in Haarlemmermeer vraagt om prioriteit van twee infra-mobiliteitsmaatregelen.

Ten eerste de aanleg van de Hoogwaardig Openbaarvervoer Verbinding (HOV) Haarlemmermeer Zuidwest gecombineerd met de verbinding tussen de Van Heuven Goedhartlaan (VHGL) en de Weg om de Zuid (WodZ). Ten tweede de aanleg van de gebiedsontsluitingsweg Nieuwerkerkertocht Zuid (NKT-Zuid) in Lissbroek.

Woningbouw: Nieuw-Vennep West, Hoofddorp en Lissbroek

De twee infra-mobiliteitsmaatregelen zijn voorwaardelijk voor drie grootschalige woningbouwontwikkelingen met omvangrijke woningbouwperspectieven ook in de periode ná 2034. Nieuw-Vennep West biedt ruimte voor 3.350 à 4.350 woningen. Dit wordt een levendige woonwijk met verschillende woningtypen en voorzieningen, duurzame mobiliteit en goede bereikbaarheid. In Hoofddorp komen woningen in de Spoorzone, het stadscentrum, Hyde Park, Zuid en Noord. Hoofddorp biedt ruimte voor 15.450 à 16.400 woningen. In het stationsgebied Hoofddorp, straks een aantrekkelijk hoogstedelijk gebied, wordt het station doorontwikkeld naar de Multimodale Knoop Hoofddorp (MKH). In Lissbroek vindt stapsgewijs een verdrievoudiging plaats met een perspectief van 3.600 woningen in een centrum-dorps woonmilieu, met behoud van een dorps karakter in groene setting.

Infrastructuur: HOV Haarlemmermeer Zuidwest en verbinding VHGL-WodZ

De HOV Haarlemmermeer Zuidwest dient de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de woningbouwlocatie Nieuw-Vennep West. Deze verbinding loopt van station Hoofddorp via Nieuw-Vennep West naar Lissbroek richting de Bollenstreek. Zo profiteren de (toekomstige bewoners) van Nieuw-Vennep West en Lissbroek en de 100.000 inwoners van

Zuid-Holland van de HOV en zijn zij verbonden met werkgebieden in de regio Hoofddorp en Schiphol.

De maatregel vermindert autoverkeer en biedt – ook voor overige kernen en gebieden in de gemeente – een alternatief voor de auto, bevordert ketenmobiliteit en ondersteunt de ontwikkeling van de benodigde MKH. De HOV kan gedeeltelijk worden gerealiseerd op te transformeren autowegen. Het vereist wel dat autoverkeer tussen de nieuwe wijken in Hoofddorp en de WodZ wordt gebundeld. Dit is mogelijk door te investeren in versterking van de verbinding VHGL-WodZ.

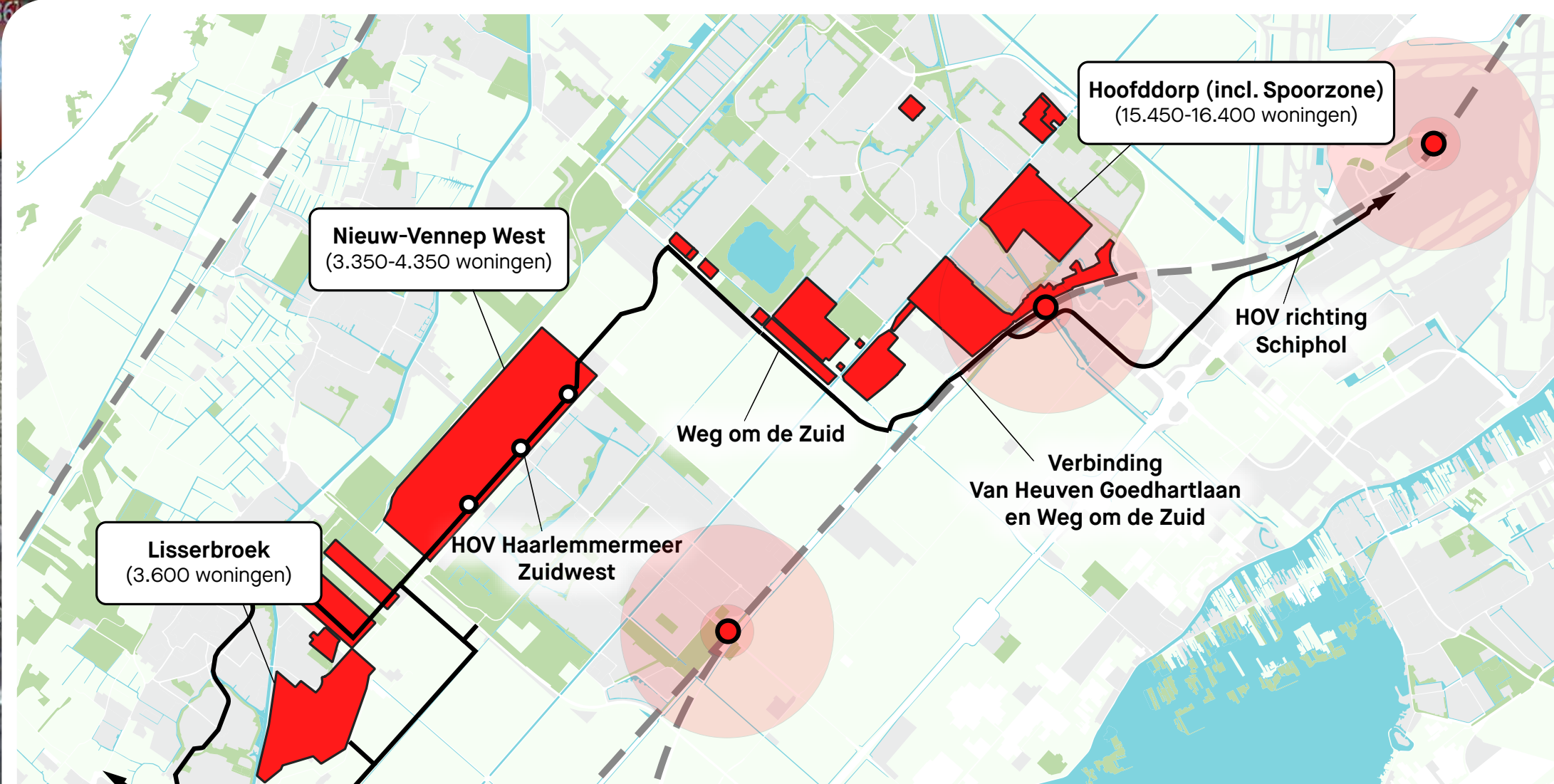
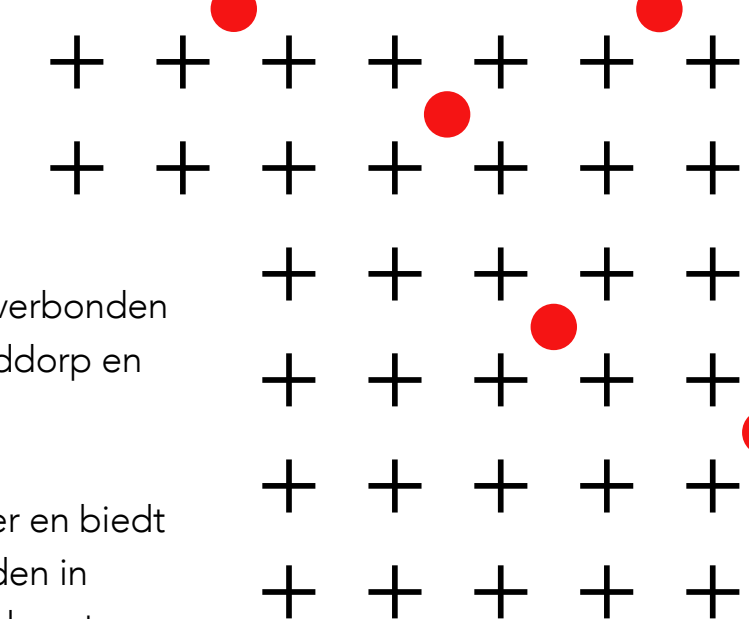
Infrastructuur: Gebiedsontsluitingsweg NKT-Zuid

De 3.600 nieuwe woningen in Lissbroek zetten samen met de woningbouw in Nieuw-Vennep West meer druk op de Lissbroekerweg, Hoofdweg, Lissweg en N207 richting A4. Voor de eerste 2.900 woningen zijn al nieuwe ontsluitingswegen gepland. De NKT-Zuid ontsluit de woningbouwlocatie Lissbroek met de A44, verbetert de regionale bereikbaarheid en leefbaarheid, ontlast de A4 en past binnen de capaciteitsgrenzen van de A44. Met deze alternatieve ontsluiting richting de snelwegen, kunnen er 700 extra woningen gebouwd worden in Lissbroek. De ontsluiting vervult ook een rol voor de verbinding van Nieuw-Vennep met de A44.

“Haarlemmermeer draagt actief bij aan de woningnoodoplossing door complete en leefbare wijken te ontwikkelen. We ontwerpen wijken die gemeenschapsvorming en een prettige woonomgeving stimuleren. Een goede bereikbaarheid is voorwaardelijk.

Als je er niet kan komen, kan je er ook niet wonen. HOV Haarlemmermeer Zuidwest is nodig voor de vele huidige en toekomstige inwoners en werknemers van Haarlemmermeer, de Bollenstreek en de Schipholregio.”

- Wethouders Beryl van Straten en Marja Ruigrok



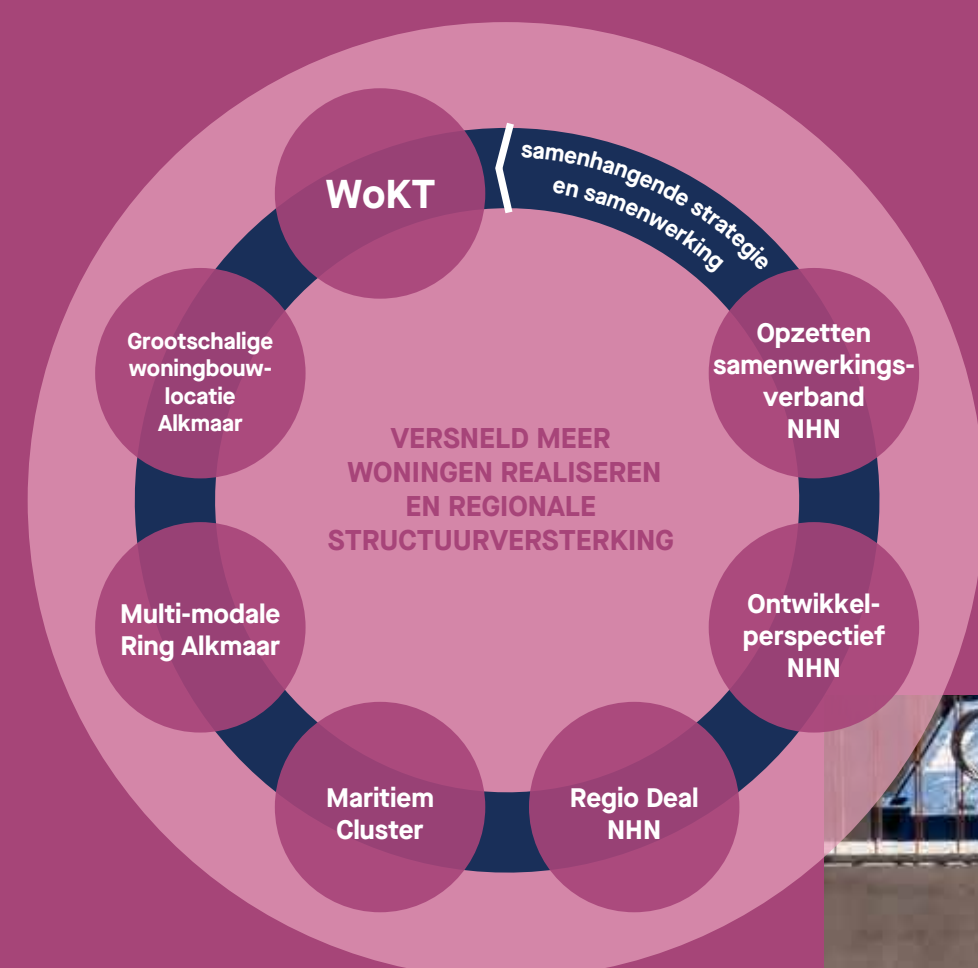
Noord-Holland Noord

Binnen de regio Noord-Holland Noord wordt op verschillende niveaus geschakeld door Rijk, provincie en gemeenten om de woningbouwproductie verder aan te jagen; we bouwen meer én sneller. Het aanwijzen van Alkmaar als grootschalige woningbouwlocatie is hierin een belangrijke stap, maar het is essentieel om ook samen (rijk, provincie en gemeenten) te blijven investeren in de hele regio Noord-Holland Noord. Met dit bidbook onderstrepen wij het belang van de gemeentelijke WoKT-aanvragen binnen de regio. Het oplossen van concrete lokale en regionale opgaven, vooral op het gebied van mobiliteit, is in de Woondeal benoemd als belangrijke randvoorwaarde voor de realisatie van woningbouw. Met deze middelen kunnen we concrete bottlenecks wegnemen en zo sneller én meer woningen realiseren.

De kracht van Noord-Holland Noord ligt daarbij in de intensieve samenwerking. Door als één regio op te trekken, zorgen we ervoor dat de investeringen die met WoKT-middelen worden gedaan optimaal bijdragen aan zowel de realisatie van woningbouw als aan de structurele versterking van de regio op de lange termijn. De diverse gemeenten binnen de regio stellen de WoKT-aanvragen op. De provincie draagt hier vanuit cofinanciering aan bij en verzorgt vanuit verschillende rollen ook voor afstemming, kennisdeling en expertise. Vanuit een samenhangende strategie en samenwerking vanuit de diverse lopende trajecten binnen Noord-holland Noord zorgen we ervoor dat elke euro die gespendeerd wordt maximaal impact maakt. Noord-Holland Noord is de regio waar je veel krijgt, voor relatief weinig.



Dit document ondersteunt de aanvragen van individuele gemeenten uit de regio. Het schetst de gezamenlijke koers, maakt de samenhang en complementariteit inzichtelijk en biedt een beknopt overzicht van de afzonderlijke aanvragen. Daarnaast vormt dit document input voor de propositie Noord West BO MIRT.



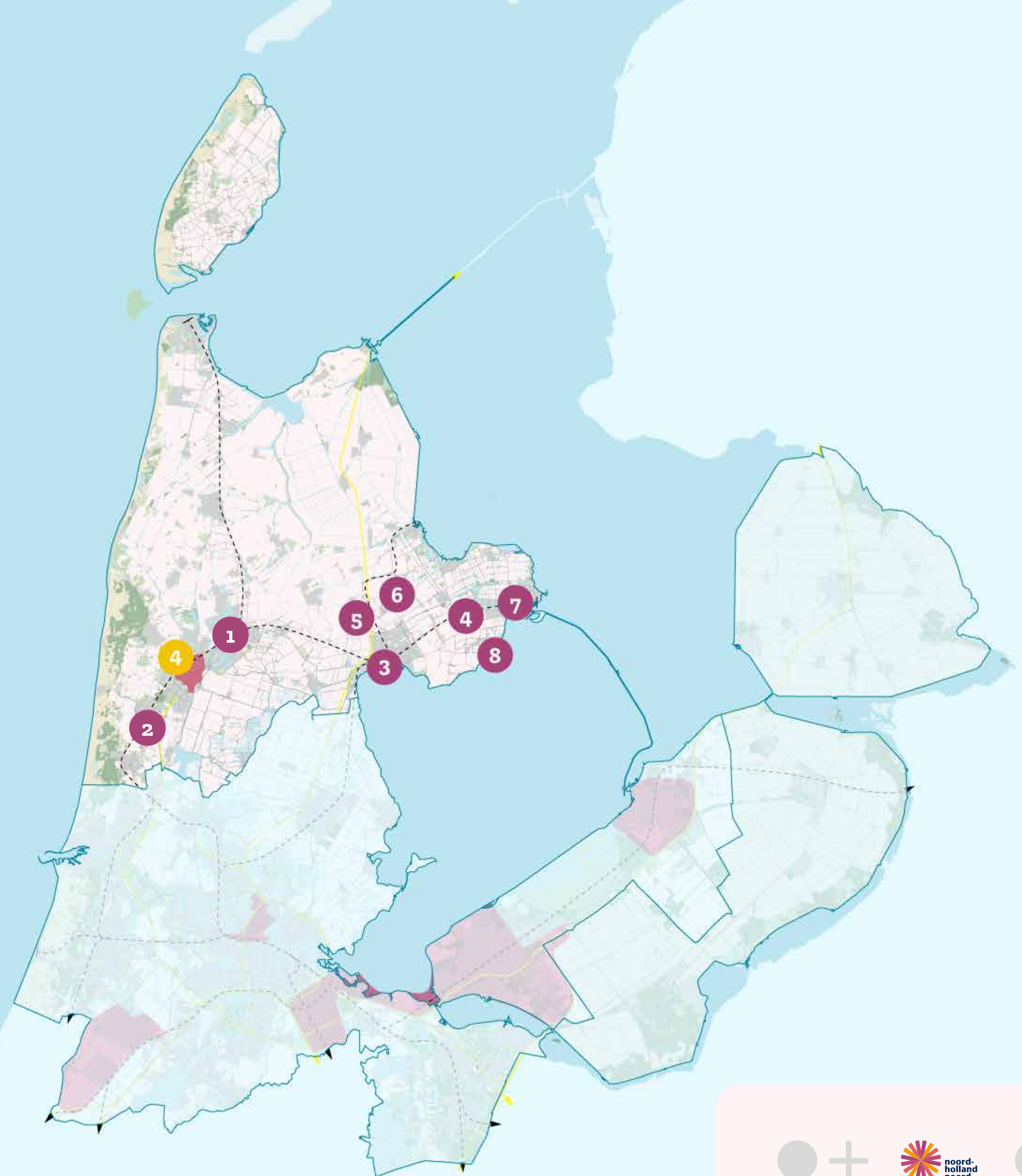
Noord-Holland Noord

WoKT projecten

- 1 Dijk en Waard - Stationsgebied 2A
- 2 Castricum/Heiloo - Zandzoom, afrit A9
- 3 Hoorn - Poort van Hoorn
- 4 Drechterland - Hoogkarspel-Zuid
- 5 Opmeer - Hoogwoud-Oost
- 6 Medemblik - Wognum, Nibbixwoud en Wervershoof
- 7 Stede Broec / Enkhuizen - Nijevoert
- 8 Drechterland - Venhuizen Centrum West

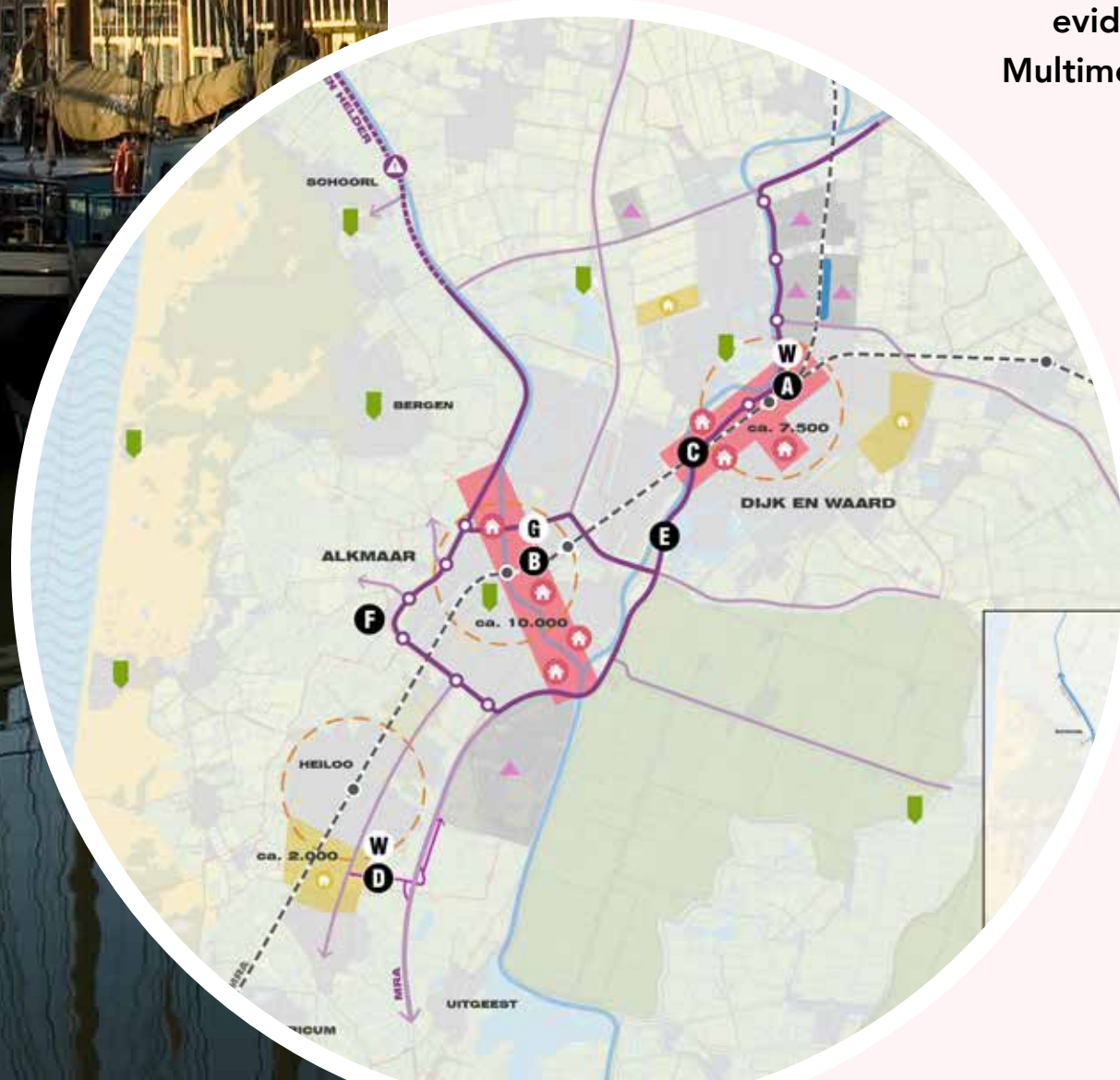
Grooschalig woningbouwgebied

- 4 Alkmaar



Een regio die bouwt: Realistisch, pragmatisch en daadkrachtig

De regio NHN is een thuis voor zo'n 700.000 inwoners en goed voor 315.000 banen. Met bestaande nieuwbouwplannen voor ruim 68.000 woningen en productieafspraken in de Woondeal voor 42.500 woningen in NHN zijn we de 7e Woondealregio van Nederland. Onlangs is Alkmaar door het rijk aangewezen als grootschalige woningbouwlocatie, een ontwikkeling die wij als regio toejuichen. Tegelijkertijd blijft het onverminderd belangrijk om vanuit rijksmiddelen te investeren over de breedte van de regio Noord-Holland Noord. De verwevenheid is evident. Dat tonen de afspraken over de Multimodale ring Alkmaar, Poort van Hoorn en het Ruimtelijk voorstel.



Het is dan ook logisch dat Rijk, provincie Noord-Holland en de gemeenten uit NHN al in diverse gremia samenwerken. Gezamenlijk hebben ze afgesproken om niet alleen de autonome groei van NHN te faciliteren maar ook woningen te bouwen om een deel van de (woningbouw)opgave van de MRA op te vangen. Hiermee heeft NHN een stevige rol in de nationale woningbouwopgave en dat past ons: als voormalige groeikernen en VINEX-locaties hebben we binnen NHN een cultuur van doorpakken en ontwikkelkracht. We zijn geen regio die wacht op grootse vergezichten, hier wordt gebouwd. Hier realiseren we doorbraken.

De regio NHN bestaat uit 17 gemeenten die samen met provincie Noord-Holland dag in en dag uit hard werken aan een sterke toekomst voor onze regio en ons groeiend inwonertal. Wij zijn de regio die in alles de Hollandse identiteit draagt. Gedreven en pragmatisch werken wij aan de verdere ontwikkeling van deze mooie en gezonde regio met haar historische centra, groeikernen waar fijn gewoond en geleefd wordt en het kenmerkende landschap van sloten en molens. Een regio waar ondernemingszin en innovatiekracht tastbaar worden in onderscheidende economische clusters zoals de Energy & Health Campus, het groeiende Maritiem Cluster, Greenport NHN, Seed Valley en de groeiende energie-economie. In het Ontwikkelperspectief NHN werken we samen aan een integrale, ruimtelijke koers, waarin de opgaven samenkomen. Zo houden we regie op het geheel en zorgen we dat de regio zich in de breedte blijft ontwikkelen. Het Rijk participeert hierin, zoals onder andere is afgesproken in het Ruimtelijk Arrangement.

De regio is sterk en komt steeds verder tot ontwikkeling waarbij het investeren in het regionale vestigingsklimaat zijn vruchten afwerpt.

Wij zijn een daadkrachtige regio die voortvarend doorpakt met de bouw van een fors aantal woningen in relatief korte tijd. Een groot deel van onze woningbouwplannen heeft een onherroepelijke planstatus en kan snel door. Samen met onze partners op lokaal niveau waaronder woningcorporaties, ontwikkelaars, bouwbedrijven en makelaars bereiken we al zeer goede resultaten, maar we willen en moeten gezien het huidige woningtekort nog steviger doorpakken. De sleutel? Een aantal gerichte investeringen in onze bestaande infrastructuur (tijdig) in gereedheid te brengen passend bij de vele nieuwe inwoners die in de komende jaren de regio hun thuis gaan noemen.

De woningbouwopgave in regio NHN draagt significant bij aan het terugdringen van het woningtekort in Nederland en speelt een belangrijke rol in het verminderen van de druk op de oververhitte woningmarkt in en rondom Amsterdam. Daarnaast zorgt de omvang van de woningbouwproductie in onze regio voor een serieus vliegwieleffect om de potentie van NHN verder te ontgrendelen. Dat doen we via gebundelde deconcentratie, nieuwe stijl. Onze geplande woningen liggen veelal nabij één of meer treinstations, geven een kwaliteitsimpuls aan bestaande woon-, werkgebieden en vergroten onze agglomeratiekracht. Op een aantal plekken geven ze onze dorpen een belangrijke impuls om zo ook op de lange termijn vitaal te blijven. Zo versterken we het vestigings- en verblijfsklimaat voor zowel huidige als nieuwe bewoners en bedrijven.

Merendeel woningen erbij rond bestaande OV-knooppunten

Woningbouw vormt een vliegwiel voor de versterking van de hele regio, als het gaat om bereikbaarheid, economisch perspectief en de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij groeien we door op plekken waar het kan veelal dicht bij bestaande OV-knooppunten en op plekken die nu al met de auto goed bereikbaar zijn. Daarnaast versterken we de robuuste economische basis, het kwalitatieve landschap en leefomgeving die de basis vormen voor de onderscheidende woonkwaliteit. Hierbij hanteren we een viertal speerpunten, waarbij de WoKT aanvraag een belangrijke rol speelt in de eerste twee:

We bouwen onze woningen vooral bij bestaande OV-knooppunten:

Onze grote gebiedsontwikkelingen en projecten voor woningbouw zijn gesitueerd op loop- en/of fietsafstand van bestaande treinstations. Veel van onze grote woningbouwlocaties concentreren zich langs twee spoorcorridors - de Alkmaarse Corridor en Westfriese Corridor - waaronder: Alkmaars Kanaal, versnellingslocaties Dijk en Waard, Schagen, Zandzoom in Castricum/Heiloo, de Poort van Hoorn e.o., Hoogkarspel-Zuid en Stede Broec/Enkhuizen.

Investeren in bereikbaarheid en mobiliteit

Om de woningbouwdoelstellingen in NHN te realiseren moet geïnvesteerd worden in bereikbaarheid. Dit doen we door te werken aan de mobiliteitstransitie vroeg in de planvorming mee te nemen en te werken aan aantrekkelijkheid en toegankelijkheid van onze stationsgebieden voor fietser en voetgangers. Daarnaast moet geïnvesteerd worden in een aantal cruciale infrastructurele ingrepen rondom fiets, openbaar vervoer en auto ten behoeve van een toekomstbestendig en duurzaam mobiliteitssysteem. De WoKT aanvragen uit de regio spelen een belangrijke rol om op dit gebied tot doorbraken en realisatie van woningen te komen.

Versterking van landschap en leefomgeving

De regio groeit door op basis van de sterke identiteit die het Noord-Hollands landschap en de cultuurhistorie ons bieden en die in alles het Hollandse karakter dragen. We versterken wat al goed is en koesteren ons landschap en rijke cultuurhistorie. Dat doen we door een groot deel van de woningbouwopgave binnenstedelijk te realiseren. En waar we aan de randen van bestaande kernen bouwen integreren wij groen en landschap zodanig dat zoveel mogelijk kernkwaliteiten behouden en waar mogelijk versterkt worden. Leef- en verblijfskwaliteit, klimaatopgaven en cultuurhistorische waarden vormen hierbij belangrijke ingrediënten.

Economie van morgen: ruimte voor groei

We versterken onze economie in NHN door ruimte te maken voor de groei van bestaande en nieuwe bedrijven en het versterken van innovatie en samenwerking. Onze focus ligt op de sectoren waar we al goed in zijn, naast het MKB vooral de agro-industrie, energie-economie en waterstof, ICT en data, defensie, gezondheid en toerisme.

Heerhugowaard



Dijk en Waard – Stationsgebied 2A

Brede omschrijving van de opgave

Deze WoKt-aanvraag betreft de meest complexe bovenplanse infrastructurele uitdaging binnen het OV-knooppunt Dijk en Waard. Het project maakt deel uit van de Regionale Investeringsagenda Regio Alkmaar en sluit aan bij de MIRT-afspraken voor de Multimodale Ring Alkmaar. Tevens is er aansluiting op het Programma Hoogfrequent Spoor en is regionale cofinanciering beschikbaar.

De gemeente Dijk en Waard kent een van de grootste woningbouwopgaven in Noord-Holland Noord. Vanuit het OV-knooppunt worden nieuwe woningen, voorzieningen en werkgelegenheid ontwikkeld. Daarnaast wordt geïnvesteerd in bovenregionaal onderwijs, waaronder een beroepsonderwijscampus. De gemeente staat bekend om haar sterke uitvoeringskracht. Twee warmte-/koudenetwerken zorgen voor netbewuste gebiedsontwikkeling. Alle woningbouwlocaties zijn multimodaal ontsloten via spoorlijnen, doorfietsroutes, provinciale en rijkswegen. De gemeente investeert actief in fietsinfrastructuur en heeft een eigen OV-vervoersvereniging. Echter, de financiële reserve is vrijwel uitgeput door de realisatie van een complexe spooronderdoorgang.

Aantal woningen:
6.740

Cofinanciering:
€ 20.800.000,-

**Gevraagde
rijksbijdrage:**
€ 38.700.000,-

Rendement:
€ 5.741,-

Woningbouwopgave

De gemeente realiseert 6.740 nieuwe woningen met een hoge dichtheid rondom het NS-station en binnen een straal van tien minuten fietsen. Van deze woningen valt 70% (4.718 woningen) binnen het betaalbare segment, waaronder 2.022 sociale huurwoningen.

Infrastructurele maatregelen

Het OV-knooppunt Dijk en Waard omvat een interwijk-doorfietsroute onder het spoor, die treinreizigers directe toegang tot de perrons biedt. Fietsparkeervoorzieningen en een aantrekkelijk busstation zijn noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen bij een groeiend aantal reizigers.

Breder bekeken en langetermijnvoordeel

Het OV-knooppunt Dijk en Waard draagt bij aan het opvangen van de sterke mobiliteitsgroei in de regio. Stimulering van het openbaar vervoer is noodzakelijk om congestie en toenemende verkeersdruk op de N242, A9 en N9 te dempen. De fietsverbindingen worden verbeterd, twee gelijkvloerse spoorkruisingen worden opgeheven. Met de realisatie van goede fietsparkeervoorzieningen en bushaltes wordt de deur-tot-deurreis duurzamer, comfortabeler en toekomstbestendig.

Castricum / Heiloo – Zandzoom, afrit A9

Woningbouw Zandzoom

Heiloo en Castricum willen 1.500 bouwen in de periode 2030 – 2033. In de periode daarna volgen nog eens 503 woningen. Het woongebied Zandzoom is gelegen in de gemeenten Heiloo en Castricum (kern Limmen). Het gaat om een fraaie locatie, in een landelijke omgeving. Het biedt uitstekende mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Door het toevoegen van woningen ontstaan er meer verkeersbewegingen. De Kennemerstraatweg in Heiloo en de Rijksweg in Limmen kunnen de afwikkeling van de extra verkeersbewegingen niet aan. Om de woningen te kunnen bouwen is een aansluiting op de A9 noodzakelijk. Met de aansluiting op de A9 kan de bouw van totaal 2.003 woningen plaatsvinden.

Aansluiting A9 Heiloo

De woningbouw in Heiloo en Limmen en de aansluiting A9 maken onderdeel uit van het project Nieuwe Strandwal. Deelnemende partijen zijn de provincie Noord-Holland en de gemeenten Alkmaar, Castricum en Heiloo.

Met de aansluiting A9 ontstaat een directe ontsluiting van het woongebied Zandzoom in Heiloo en Limmen. Het tweede voordeel van dit plan is dat het verkeer naar het regionale bedrijventerrein Boekelermeer niet meer hoeft 'om te rijden' via de Ring Alkmaar om op de A9 te komen.

De aansluiting A9 heeft een kosten-reducerende werking voor de problematiek op de rijksweg A9-Kooimeerplein en rijksweg N9-Kennemerstraatweg.

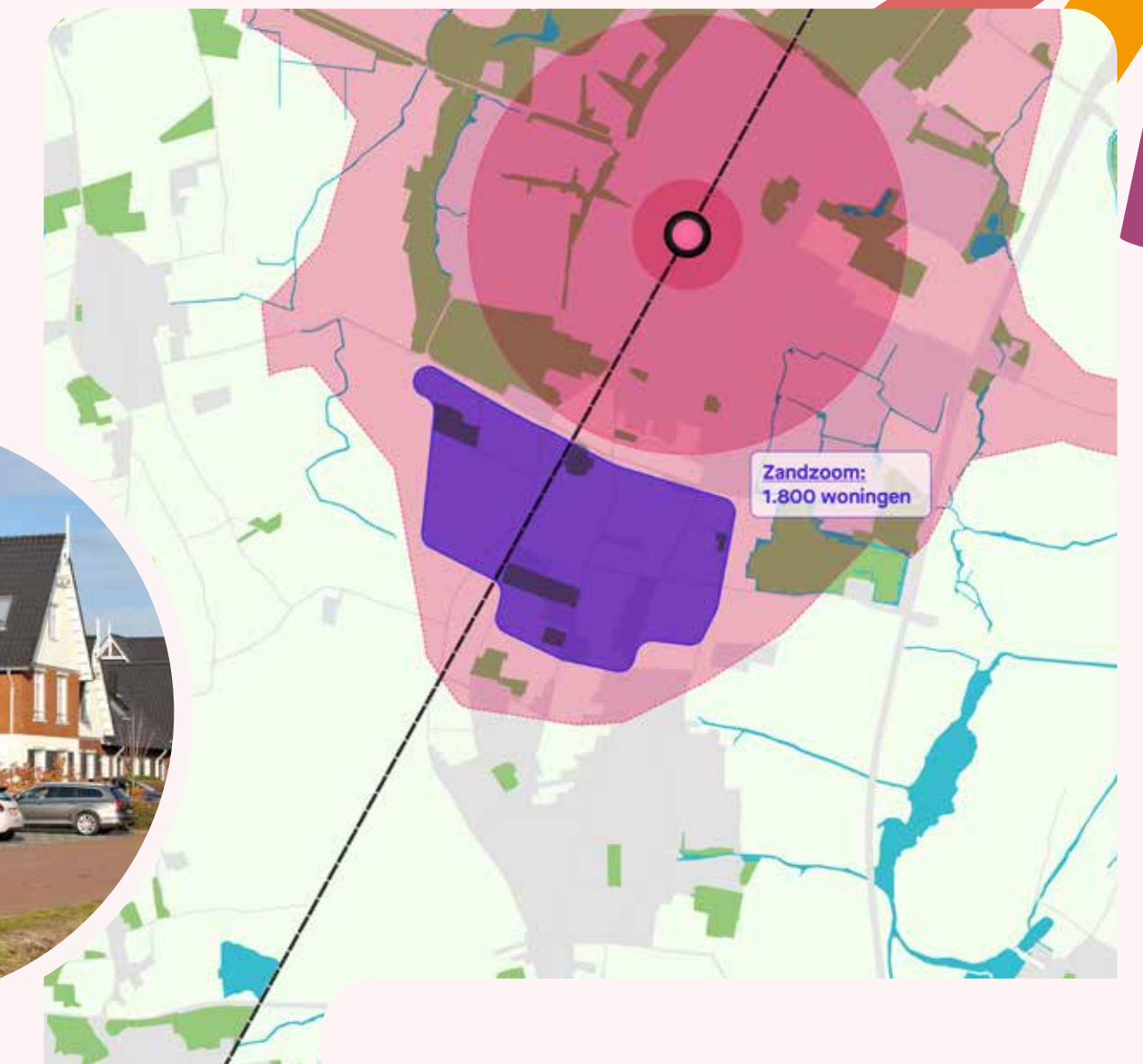
De benodigde grondverwervingen voor de aansluiting A9 en een aantal voorbereidende maatregelen zijn afgerond. Doordat Zandzoom één gebied is, doen de gemeente Heiloo en Castricum deze aanvraag gezamenlijk.

Aantal woningen:
1.950

Cofinanciering:
€ 67.500.000,-

**Gevraagde
rijksbijdrage:**
€ 23.300.000,-

Rendement:
€ 11.948,-





3

Hoorn – Poort van Hoorn

Bredere omschrijving van de opgave

De Poort van Hoorn is de spil in de woningbouwopgave van 6.000 woningen die de gemeente Hoorn tot 2030 realiseert, met de mogelijkheid van 10.000 tot 12.000 woningen tot 2040. De Poort van Hoorn wordt hét OV-knooppunt voor Hoorn en West-Friesland en bedient een gebied van ruim 300.000 inwoners uit de regio, óók uit de Kop van Noord-Holland. Hoorn is één van de scharnierpunten tussen de Metropool Regio Amsterdam en Noord-Holland Noord en daarmee van groot belang in het daily urban system tussen deze gebieden. Voor de Poort van Hoorn werkt de gemeente vanaf 2017 intensief samen met NS, ProRail en provincie. Het project bevindt zich inmiddels in de realisatiefase.

Omschrijving van de woningbouw

In het kader van deze aanvraag worden 1.277 woningen gebouwd op zowel de locaties Bangert en Oosterpolder, Rozenbuurt, Compagnie gelegen op fietsafstand van het OV-knooppunt station Hoorn als ook direct nabij het station. Tweederde van de nieuwbouw is in het betaalbare segment met specifieke inzet op sociale huur, middenhuur en betaalbare koop.

Aantal woningen:
1.277

Cofinanciering:
€ 12.200.000,-
(gemeente en provincie)

**Gevraagde
rijksbijdrage:**
€ 22.700.000,-

Rendement:
€ 17.778,-

Omschrijving van de infrastructurele maatregel(en)

De maatregelen omvatten de verplaatsing van een railinzetplaats en relaishuis van ProRail. Door de nieuwbouw van deze spoorse voorzieningen ontstaat binnen het stationsgebied ruimte voor woningbouw en de inpassing van het nieuwe busstation. Daarnaast wordt een nieuwe traverse over de sporen gerealiseerd om de toenemende reizigersstroom te kunnen verwerken.

Omschrijving van het bredere/lange termijn voordeel

De uitvoering van de spoorse maatregelen draagt bij aan de verbetering van het regionale OV-knooppunt en de bereikbaarheid van de in Hoorn en regio te realiseren woningbouwopgave. Daarnaast wordt met de nieuwe spoorse voorzieningen een bijdrage geleverd aan een toekomstbestendig spoorwegnet.

Drechterland – Hoogkarspel-Zuid

Bredere omschrijving van de opgave

Hoogkarspel Zuid is een robuust woningbouwproject in de regio Westfriesland. De gemeente Drechterland zet in op de ontwikkeling van een nieuw dorp met een eigen identiteit én een vanzelfsprekende verbondenheid met het bestaande Hoogkarspel. Het plan ligt direct aan het intercystation en draagt bij aan de spreiding van woningbouw buiten de Randstad-stedencirkels, met behoud van dorps kwaliteit.

Omschrijving van de woningbouw

In totaal worden circa 3.000 woningen gerealiseerd. In de eerste fase worden 500 woningen vóór 2033 gebouwd. De wijk krijgt een landschappelijke, kleinschalige opzet en wordt zelfvoorzienend ingericht. Voorzieningen zoals een buurthuis, huisarts en supermarkt worden goed bereikbaar ingepast. Hoogkarspel Zuid biedt ruimte aan gezinnen, starters en senioren die bewust kiezen voor een leefomgeving waar gemeenschapszin en nabijheid centraal staan.

Omschrijving van de infrastructurele maatregel(en)

De maatregel betreft de aanleg van een tunnel voor langzaam verkeer bij station Hoogkarspel. Deze tunnel is noodzakelijk om Hoogkarspel Zuid op een veilige en directe manier te verbinden met het station én met het bestaande dorp. De huidige overweg is druk en ongeschikt voor groeiend fiets- en voetgangersverkeer.

Omschrijving van het bredere/lange termijn voordeel

De tunnel legt het fundament voor een verbonden, verkeersveilig en toekomstbestendig Hoogkarspel. De maatregel stimuleert fietsen en lopen en sluit naadloos aan bij het STOMP-principe.

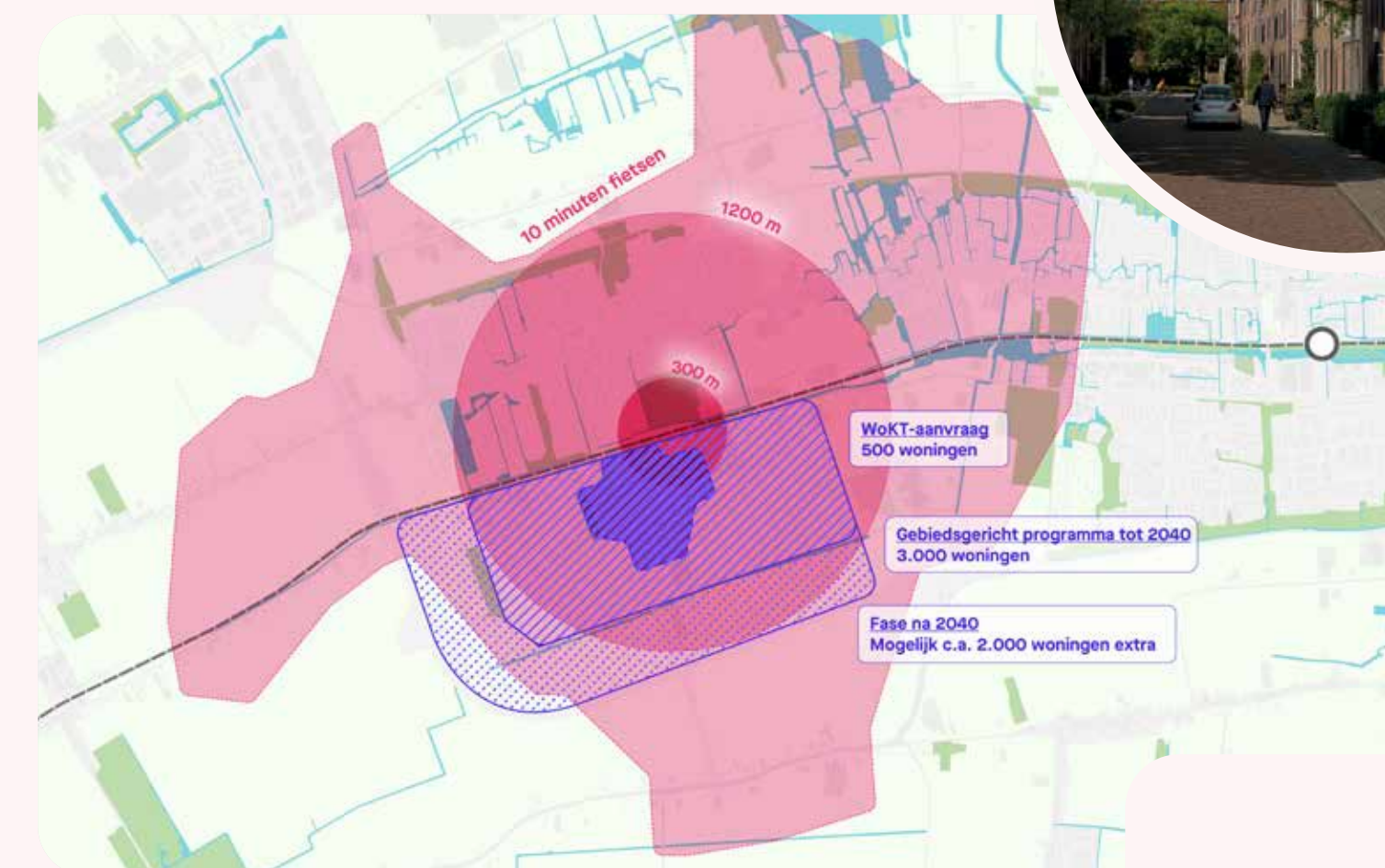
Aantal woningen:
500

Cofinanciering:
€ 2.750.000,-

**Gevraagde
rijksbijdrage:**
€ 4.250.000,-

Rendement:
€ 8.500,-

4





Opmeer – Hoogwoud-Oost

Bredere omschrijving van de opgave

De door de raad vastgestelde gebiedsvisie vormt de basis voor het ruimtelijk kader voor woningbouw in Hoogwoud-Oost. Daarnaast biedt deze visie houvast voor de verdere uitwerking van een gebiedsontsluitingsweg van de provinciale weg tot aan de Gouwe, alsmede recreatieve functies in het gebied. Deze gebiedsvisie Hoogwoud-Oost heeft als voornaamste doel om verschillende opgaven in het gebied ten oosten van de bebouwde kom van Hoogwoud integraal af te wegen. Dit vormt het afwegingskader voor de komende 10 à 15 jaar.

Omschrijving van de woningbouw

Mix van rijvolumes, tweekappers, vrijstaande woningen en appartementencomplexen

Omschrijving van de infrastructurele maatregel(en)

Nieuwe randweg/gebiedsontsluitingsweg Hoogwoud-Oost aantakend op de N241 Hoogwoud voorziet enkele majeure ontwikkelingen met een forse verkeersaantrekkende werking. De nieuwe oostelijke weg die wordt ingepast in het landschap wordt daarbij als oplossing gezien om het gebied bereikbaar en leefbaar te houden.

Omschrijving van het bredere/lange termijn voordeel

De verschillende opgaven in het gebied ten oosten van de bebouwde kom van Hoogwoud worden integraal afgewogen. Voor de omgeving wordt hiermee duidelijk wat in globale zin staat te veranderen in het gebied, waar ontwikkelingen kunnen plaatsvinden en hoe deze zich tot elkaar verhouden.

Directe aanleidingen;

1. Groeiende woningbouwbehoefte
2. Verkeersproblematiek en groei van het centrum van Hoogwoud
3. Uitbreiding bedrijventerrein De Veken
4. Verkeersontlasting historisch lint Herenweg-Middelweg

'Rapport Hoogwoud-Oost actualisatie verkeersanalyse' door Movares d.d. 16-01-2025;

Aantal woningen:
700

Gevraagde rijksbijdrage:
€ 8.000.000,-

Cofinanciering:
€ 4.912.100,-

Rendement:
€ 11.429,-

Medemblik - Wognum, Nibbixwoud en Wervershoof

Bredere omschrijving van de opgave

In de gemeente Medemblik is een grote behoefte aan meer woningen. Om aan deze behoefte te kunnen voldoen wordt er momenteel aan meerdere projecten gewerkt. Essentieel voor het slagen van deze ontwikkelingen is het borgen van een veilige en goed bereikbare aansluiting op de (huidige) infrastructuur, waaronder het fiets-, openbaar vervoer-, en autonetwerk. Juist dat vormt binnen deze projecten een grote uitdaging.

Omschrijving van de woningbouw

De gemeente Medemblik is een uitgestrekte gemeente met vele kernen, waardoor de woningbouwopgave en -projecten verspreid over het areaal liggen. Het zwaartepunt binnen de WoKT-aanvraag van Medemblik ligt daarbij in Wognum en Nibbixwoud, maar bijvoorbeeld ook de kern Wervershoof maakt onderdeel uit van de aanvraag.

Omschrijving van de infrastructurele maatregel(en)

Met name voor de projecten in Wognum en Nibbixwoud moeten er forse investeringen gedaan worden in de omliggende infrastructuur. Deze projecten zijn onder andere van invloed op de huidige rotonde bij de N241 (nabij de op- en afrit A7) en daarmee ook op het verkeersnetwerk op en rond de A7. Ook de Hoornseweg moet als gevolg van de woningbouwplannen aangepast worden.

Omschrijving van het bredere/lange termijn voordeel

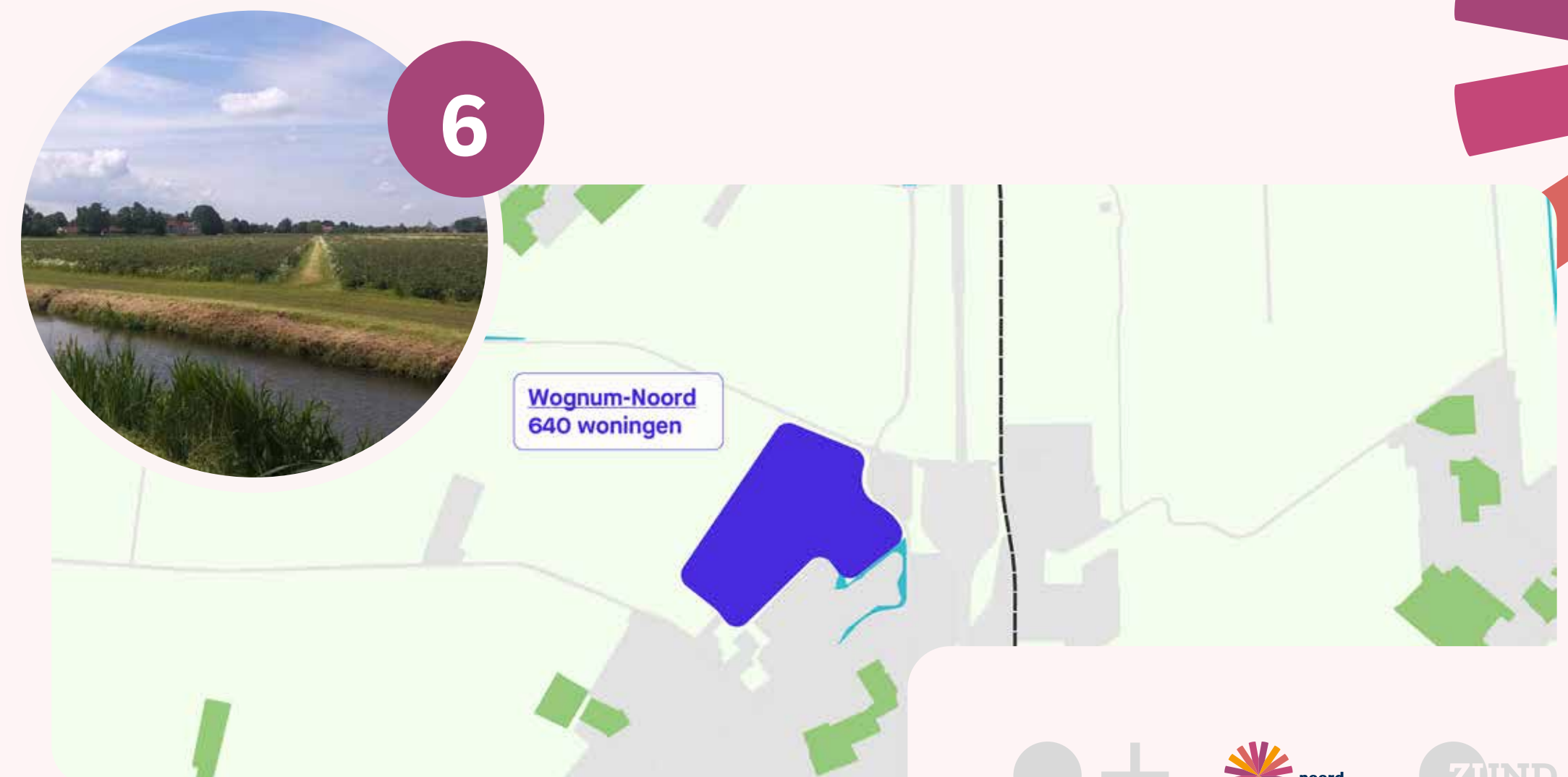
Met het uitvoeren van de infrastructurele maatregelen zal een verkeersveilige doorstroming van meerdere modaliteiten geborgd kunnen worden op het gemeentelijk, provinciaal en rijkswegennet waar de woningbouw (direct) invloed op heeft. Met daarbij de doorkijk dat er op termijn zo'n 1.000 woningen worden bijgebouwd.

Aantal woningen:
648

Cofinanciering:
€1.059.234,-

Gevraagde rijksbijdrage:
€1.967.147,-

Rendement:
€3.036,-





Stede Broec / Enkhuizen – Nijevoert

Brede omschrijving van de opgave

De gemeenten Enkhuizen en Stede Broec ontwikkelen samen Nijevoert: een nieuwe woonwijk van circa 950 woningen. Een plan dat bijdraagt aan woningbouwversnelling én versterking van de regio als aantrekkelijke woon- en werkomgeving. In fase één kunnen tot 2033 al circa 500 woningen worden gebouwd – mits de bereikbaarheid op orde is.

Nijevoert is zorgvuldig ingepast tussen historische linten, de stad Enkhuizen en de open polder. Het plan sluit aan op de grote regionale en provinciale woningbehoefte en biedt ruimte aan zowel lokale doorstroming als nieuwe instroom. Versnellen in Nijevoert is dorps, duurzaam én verbonden

Omschrijving van de woningbouw

De wijk combineert dorps wonen met stadse nabijheid. Er komt een mix van woningtypen, passend bij de vraag van starters, gezinnen en senioren. De locatie is strategisch: direct naast station Bovenkarspel Flora en midden in Seed Valley, het internationale hart van de zaadtechnologie.

Omschrijving van de infrastructurele maatregel(en)

Voor het slagen van de woningbouwversnelling is een robuuste mobiliteitsstructuur cruciaal. Voor gemotoriseerd verkeer is een nieuwe, veilige hoofdontsluiting op de provinciale weg N505 noodzakelijk. Zonder deze aansluiting zal het verkeer – _inclusief zwaar bouwverkeer – zich moeten verplaatsen via bestaande linten door dorpsbebouwing, met grote risico's voor verkeersveiligheid, leefbaarheid én draagvlak. De wijk volgt het STOMP-principe met prioriteit voor lopen, fietsen en OV.

Omschrijving van het bredere/lange termijn voordeel

Een provinciale/ rijksbijdrage maakt een veilige ontsluiting mogelijk en voorkomt vertraging. Daarmee wordt woningbouw versneld, wordt het station versterkt als OV-knooppunt en blijft de regio bereikbaar – voor bewoners én werkgevers.

Aantal woningen:
500

Cofinanciering:
€ 1.912.696,-

Gevraagde rijksbijdrage:
€ 3.552.150,-

Rendement:
€ 7.104,-

Drechterland – Venhuizen Centrum West

Versnelling in Venhuizen: visie, urgentie én draagvlak

De gemeente Drechterland staat klaar om vaart te maken met Centrum West in Venhuizen: een wijk die betaalbare woningen, slim ruimtegebruik en toekomstbestendige leefbaarheid combineert. Wat ontbreekt? Tijdige investeringen in het bestaande wegennet. Dáár ligt de sleutel tot versnelling.

Brede omschrijving van de opgave

Drechterland werkt aan een oplossing voor de regionale woningdruk. Met Centrum West levert Drechterland een substantiële bijdrage aan de betaalbare woningvoorraad in Westfriesland. De wijk is niet alleen inhoudelijk sterk, maar ook ruimtelijk goed ingepast in het bestaande dorpscentrum van Venhuizen – nabij voorzieningen, in harmonie met het dorpskarakter.

Omschrijving van de woningbouw

Centrum West omvat circa 280 woningen voor starters, gezinnen, senioren en doorstromers. Het stedenbouwkundig plan is tot stand gekomen in nauwe samenspraak met omwonenden. De wijk ligt op loopafstand

van voorzieningen en sluit aan op het dorpscentrum. Eind 2024 is het bestemmingsplan vastgesteld; de planologische weg ligt open.

Omschrijving van de infrastructurele maatregel(en)

De wijk krijgt twee ontsluitingen naar de Westerkerkweg en een zuidelijke uitrit. Het binnengebied blijft autoluw en groen. Maar zonder aanvullende verkeersmaatregelen op bestaande wegen ontstaan structurele knelpunten. De raad heeft verkeersmaatregelen vastgesteld, Centrum West levert een bijdrage via de bovenwijkse kosten, maar deze bijdrage dekt de benodigde investeringen slechts deels.

Omschrijving van het bredere/lange termijn voordeel

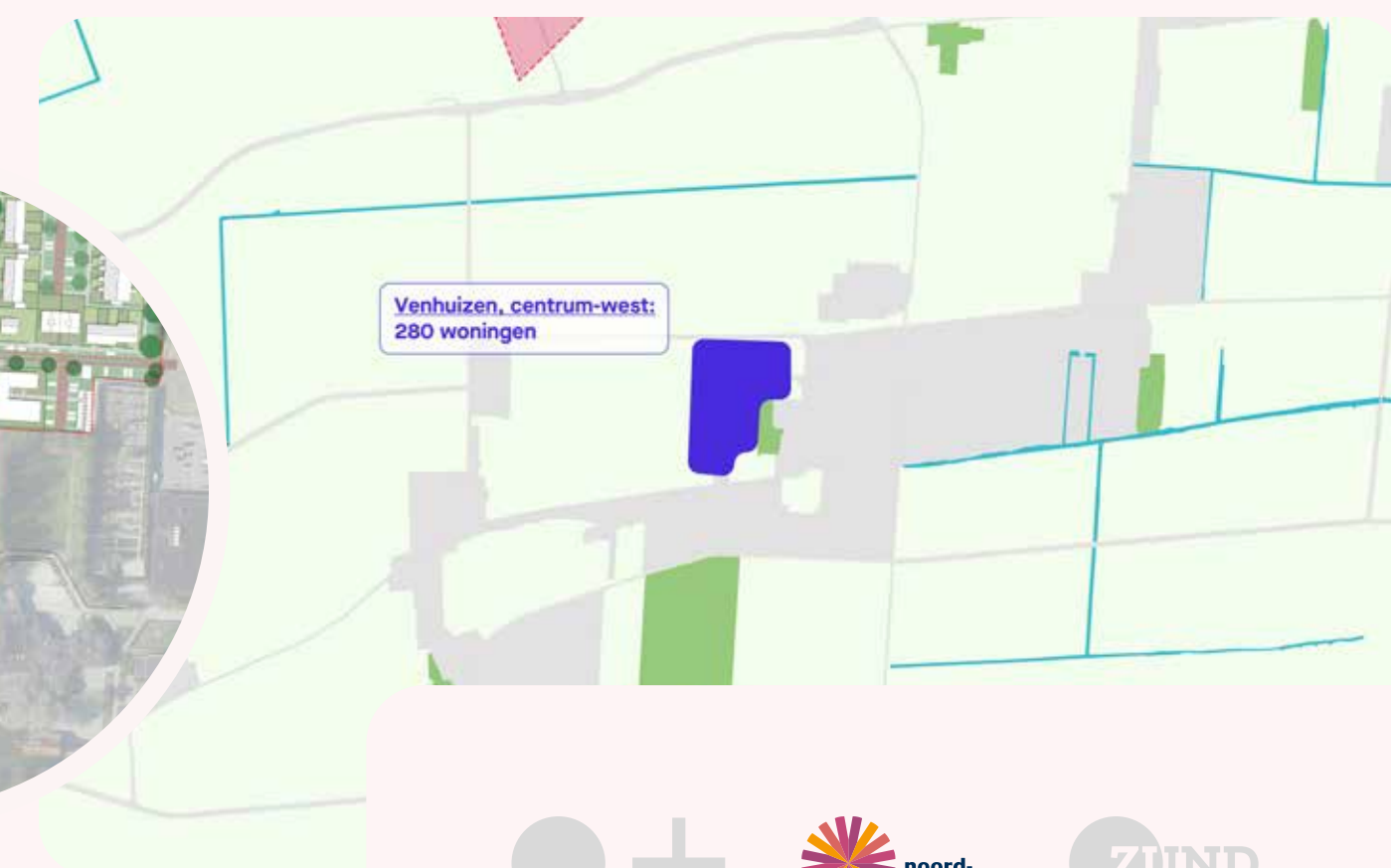
Een provinciale/ rijksbijdrage maakt directe uitvoering mogelijk. Dat betekent: 280 woningen versneld gebouwd, verkeersveiligheid behouden én leefkwaliteit versterkt. Een investering in bereikbaarheid is een investering in de toekomst van Venhuizen – én van Westfriesland.

Aantal woningen:
250

Cofinanciering:
€536.732,-

Gevraagde rijksbijdrage:
€536.732,-

Rendement:
€2.147,-



Inleiding: Grootschalige woningbouwgebieden Alkmaar

In Alkmaar is in 2019 gestart met de woningbouwontwikkelingen langs het Alkmaars kanaal. Om deze ontwikkelingen een impuls te geven is Alkmaar vanuit het Rijk eind juni voorlopig aangewezen als grootschalige gemeente. Dit betekent dat Alkmaar vanwege de complexe woningbouwopgave extra rijksregie krijgt.

De begrenzing voor het plangebied waarvoor de propositie geldt wordt gevormd door de randweg en betreft de deelgebieden Viaanse Molen, Overstad, Oudorp, Overdie, Kanaalpark en de stationsgebieden centrum en noord. In totaal voor 10.591 woningen. Voor deze gebieden dient Alkmaar aanvragen in voor enerzijds gebiedsbudget en anderzijds voor infrastructuur en maakt hierover aparte afspraken met het Rijk. Daarbij is Alkmaar geen eiland: samen met de regio kijken wij ook naar oplossingen voor infrastructuur die bijdragen aan de knelpunten in de regio.



Alkmaar

Aantal woningen:
7.833

Gevraagde Rijksbijdrage
gebiedsbudget:
€ 17.000.000,-

Gevraagde Rijksbijdrage
mobiliteitsmaatregelen:
€ 122.000.000,-

Totale cofinanciering:
€ 139.000.000,-

Alkmaar grootschalig en afstemming met de regio

Regio Alkmaar maakt samen met Hoorn onderdeel uit van het daily urban system van de MRA en is een belangrijk scharnierpunt en hub (overstappunt) naar de omliggende regio. De regio zet zich maximaal in om de bereikbaarheid op peil te houden met een brede mobiliteitsaanpak uitgewerkt in een regionale investeringsagenda mobiliteit (RIA).

Met deze agenda geeft de regio aan wat de mobiliteitsconsequenties zijn voor onze inwoners en bedrijven van de forse verstedelijking in de Regio Alkmaar de komende jaren. Wij bouwen samen ruim 26.000 extra woningen en er komt meer werkgelegenheid. Het aantal verplaatsingen groeit daardoor met tien procent. De RIA geeft een overwogen, multimodale lijn aan om die groei in goede banen te leiden, rekening houdend met de doelen van Brede Welvaart, en is opgesteld in samenwerking met het ministerie van IenW, provincie Noord-Holland, ProRail en NS.

Door maatregelen voor o.a. gedrag, werkgeversaanpak, verkeersveiligheid, ketenmobiliteit, deelmobiliteit wordt al veel bereikt. Daarnaast is extra inzet op een aantal onderwerpen noodzakelijk.

Op langere afstand is inzet op de trein noodzakelijk. Zonder frequentieverhoging raken rond 2030 de treinen tussen regio Alkmaar en Amsterdam te vol. Ook is er dan geen ruimte om zowel een goede verbinding te bieden van de regio Alkmaar met IJmond/Kennemermerland en de Metropoolregio Amsterdam. Mede gezien de drukte op de A9 is de trein juist een aantrekkelijk alternatief voor deze relaties en bovendien draagt meer gebruik van de trein juist sterk bij aan afname emissies als dit lange autoritten vervangt. Voor het laten rijden van meer treinen tussen Heerhugowaard (opstelsterrein), Alkmaar en Amsterdam/Haarlem zijn de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoor en een ongelijkvloerse kruising van de Beverwijkerstraatweg bij Castricum de belangrijkste voorwaarden.

In de investeringsagenda zijn daarnaast 9 onderwerpen aangemerkt als regio overstijgend. De regio heeft een prioritering aangebracht in de uitwerking van deze opgaven en kiest ervoor om als eerste vol in te zetten op de opgaven rondom de (multimodale) ring Alkmaar. De ring Alkmaar functioneert als draaischijf tussen het noordelijke deel van NHN en het zuidelijke deel richting MRA. Het functioneren van de ring is van het grootste belang voor de regio bij het realiseren van de geplande woningbouwopgave in met name Alkmaar en Dijk en Waard.

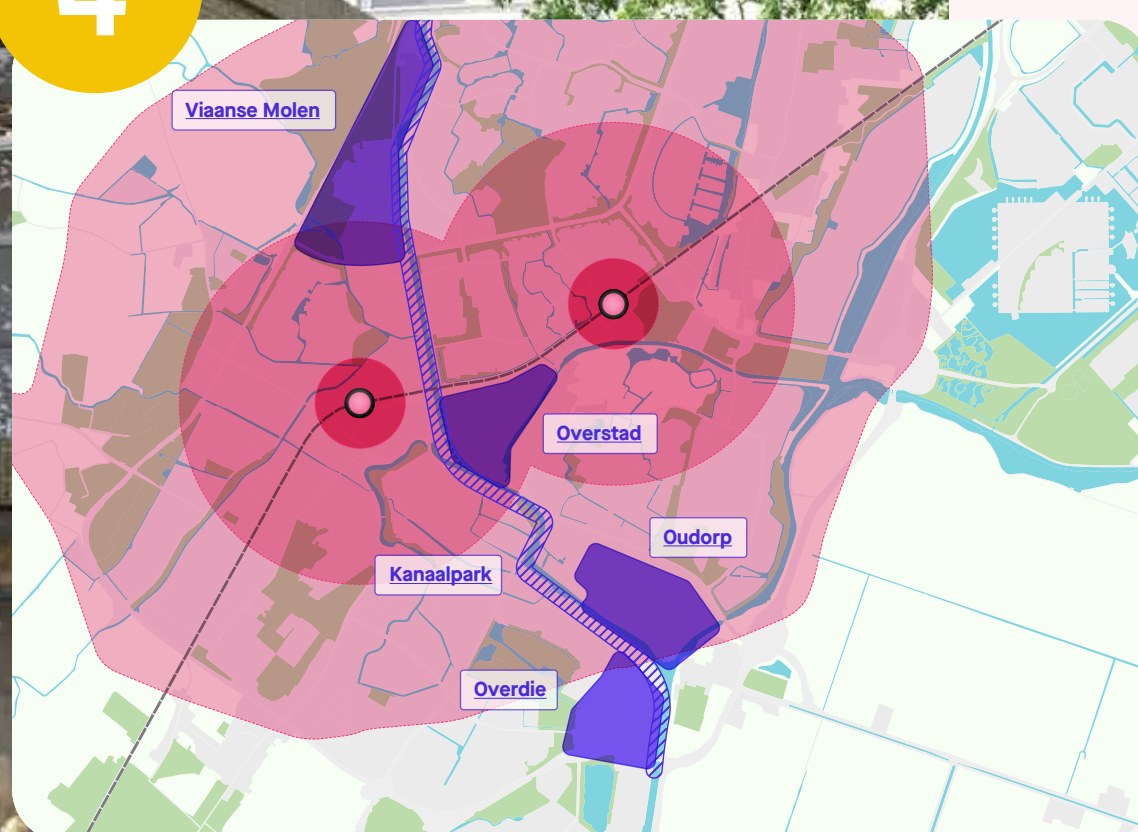
In het BO-MIRT van 2024 hebben Rijk en regio afgesproken om de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsopgaven van de multimodale Ring Alkmaar nader te onderzoeken en de resultaten hiervan voor het BO-MIRT van 2025 te agenderen. Binnen de onderzoeken hebben twee opgaven prioriteit: de corridor N242, met daarin

verschillende deelopgaven (fiets, spoor, weg) rondom de Bolbrug in samenhang met spoorviaduct/N242 en OV-knoop Dijk en Waard. En de westelijke ring N9, waar zowel capaciteit als verkeersveiligheid in de toekomst in het geding komen. Belangrijk onderdeel hiervan is de aansluiting bij Heiloo op de A9; daarnaast het oplossen van de doorstroming op de westelijke ring, waar het kruispunt met de Kennemerstraatweg wezenlijk onderdeel van uit maakt.

Dit project draagt in brede zin bij aan het bereikbaar houden van de regio tussen Den Helder en de MRA. Specifiek ligt hier een samenhang met de bereikbaarheidsopgave als gevolg van de voorgenomen uitbreiding van defensie en het maritiem cluster Den Helder en het onderzoek van Defensie naar de weerbaarheid en veerkracht van de netwerken boven Alkmaar/Hoorn.

Voor Alkmaar heeft de ring een belangrijk functie voor het bereikbaar houden van de groeiende stad. De grootschalige woningbouwopgave van Alkmaars Kanaal is vrijwel geheel gesitueerd binnen de ring van Alkmaar. Door de radiale stadsstructuur van Alkmaar met hoofdwegen tussen het centrumgebied en de buitenring maakt het autoverkeer van en naar Alkmaar gebruik van de ring. Het realiseren van een robuuste verkeersafwikkeling op deze ring in samenhang met intensivering van het spoor is dus essentieel om Alkmaar, maar in feite heel Noord-Holland Noord goed bereikbaar te houden.

4



De kracht van de ZUND-regio

Flevoland, de jongste en snelst groeiende provincie van Nederland, bestaat uit zes gemeenten. Waar Almere en Lelystad onderdeel zijn van de Metropoolregio Amsterdam, werken Zeewolde, Urk, Noordoostpolder en Dronten samen met een gezamenlijke Woondeal. Deze samenwerking biedt unieke kansen, juist in een tijd waarin ruimtelijke ontwikkelingen steeds complexer worden. De ZUND-regio onderscheidt zich door haar gunstige ligging: relatief ver verwijderd van stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden en met veel gronden in publieke handen. Dit maakt de regio bij uitstek geschikt om snel en effectief woningbouw te realiseren. De beschikbare middelen voor de regeling Woningbouw op Korte Termijn kunnen hier dan ook maximaal worden benut.

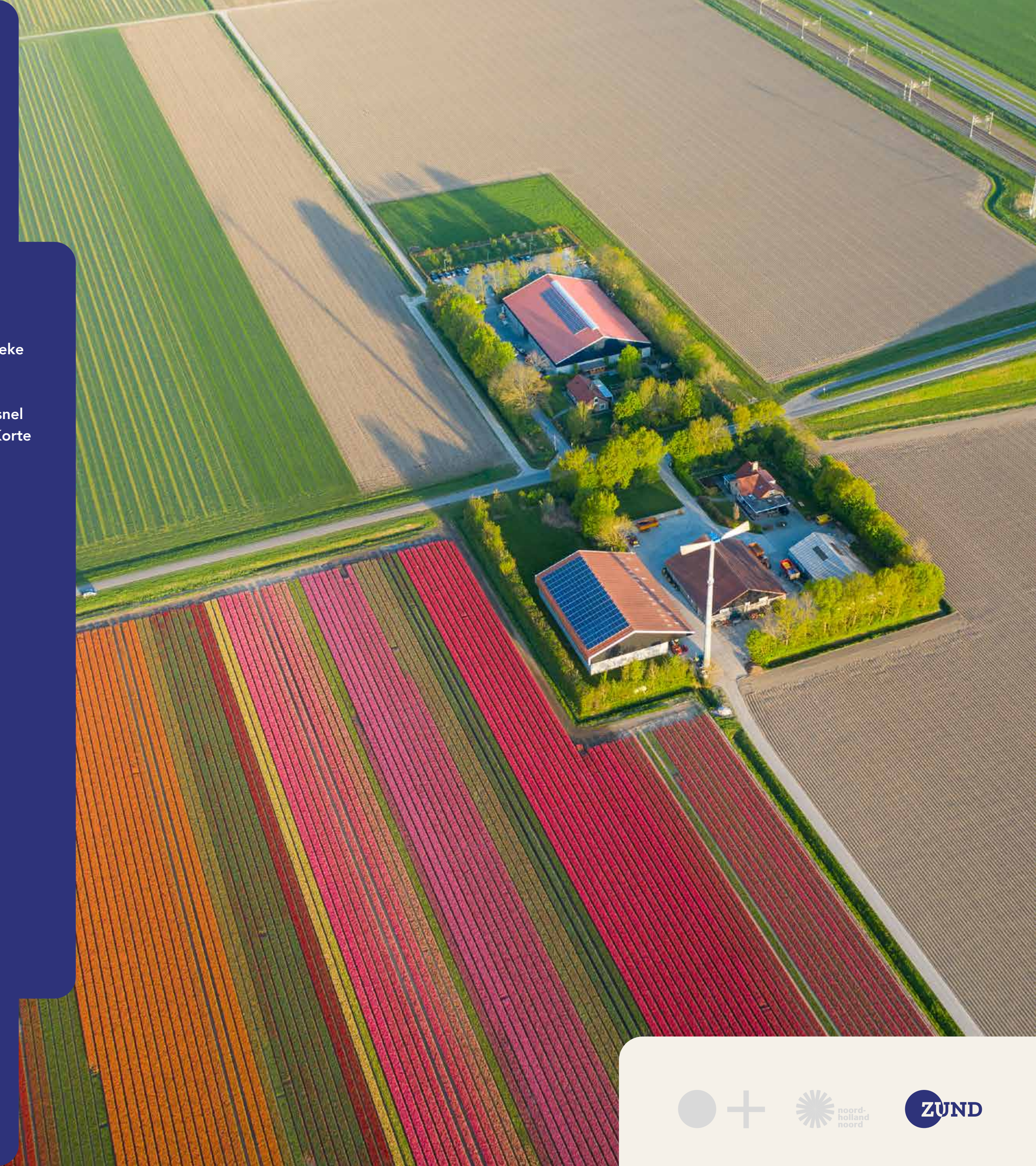
Net als elders in Nederland kampt ook de ZUND-regio met een gespannen woningmarkt. De prijzen zijn de afgelopen tien jaar fors gestegen, waardoor met name lage inkomens en (lage) middeninkomens steeds vaker buiten de boot vallen. Het vergroten van het woningaanbod is daarom essentieel om de regio toegankelijk en leefbaar te houden voor iedereen.

De vier ZUND-gemeenten hebben zich gezamenlijk gecommitteerd aan de bouw van 8.300 woningen tussen 2022 en 2030. In combinatie met de woningbouwopgave in Almere en Lelystad betekent dit een groei van het aantal woningen in Flevoland met maar liefst 20%. Deze groei biedt kansen om diverse woonmilieus te ontwikkelen die aansluiten bij de behoeften van verschillende doelgroepen.

Daarmee wordt Flevoland een aantrekkelijke regio voor starters, gezinnen, senioren én arbeidsmigranten.

Om deze groei duurzaam te ondersteunen, is het van belang om te investeren in randvoorwaarden zoals bereikbaarheid, onderwijs, voorzieningen, werkgelegenheid en de kwaliteit van het landschap. De voorgestelde infrastructurele maatregelen dragen hier direct aan bij.

De samenwerking tussen provincie en gemeenten in Flevoland is hecht en constructief. Ook bij de hier voorgestelde ingrepen is er sprake van nauwe afstemming. Provincie Flevoland onderschrijft dan ook de ingediende subsidieaanvragen volledig.

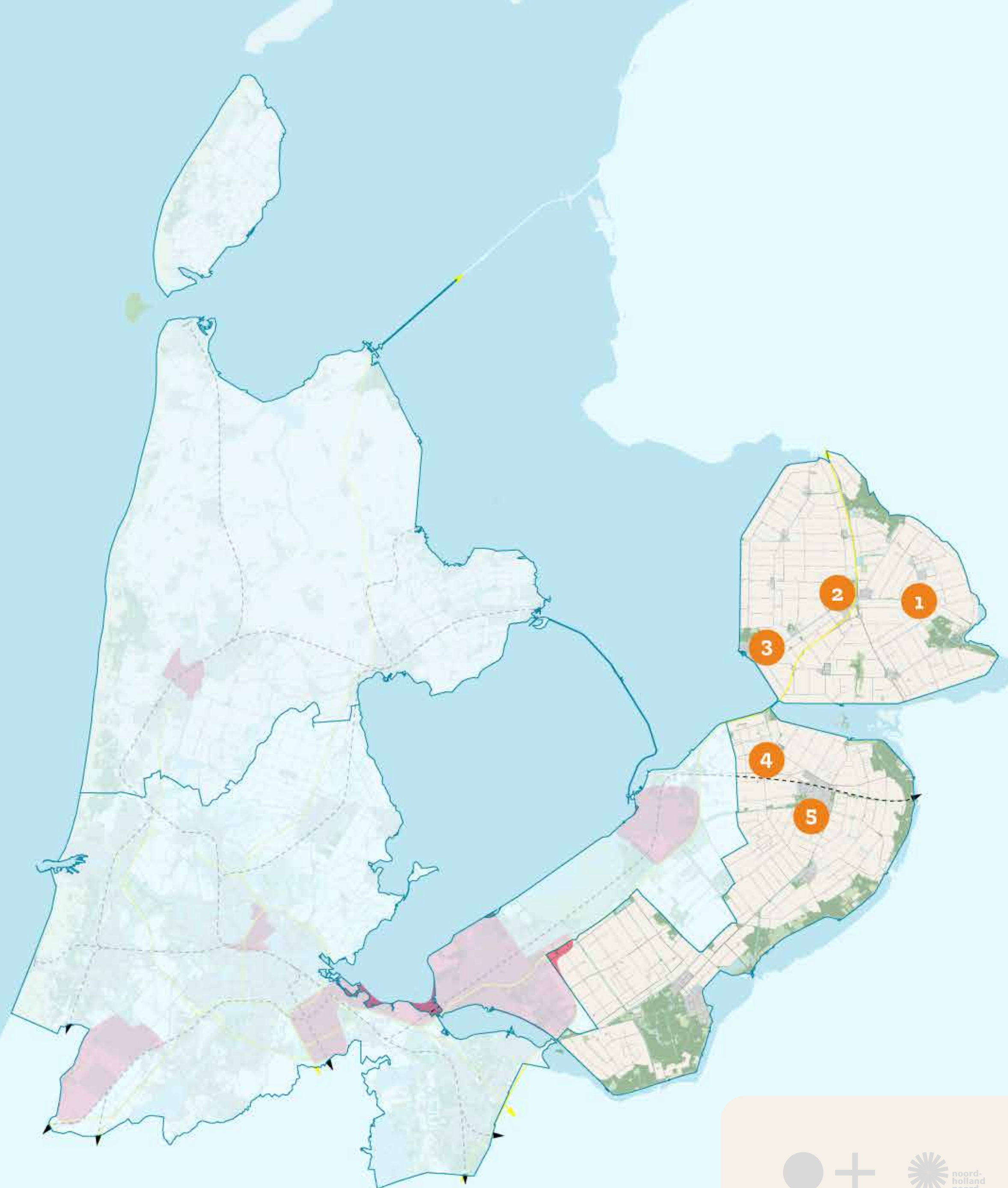
**ZUND**

Regio ZUND

WoKT projecten

- 1 Noordoostpolder – Marknesse fasen 5-6
- 2 Noordoostpolder – Espelerlaan Emmeloord
- 3 Gemeente Urk – Spuiweg
- 4 Dronten – Swifterband Zuid
- 5 Dronten – Dronten Zuid

ZT



Inleiding: WOKT Regio ZUND

Flevoland is al jaren de snelst groeiende provincie van Nederland, en deze groei zet zich met de hulp van het Rijk de komende jaren voort. Dit is noodzakelijk om de woningnood aan te pakken en kan alleen slagen door ook te investeren in mobiliteit bij nieuwe woningbouwlocaties.

In deze gezamenlijke propositie met provincie NoordHolland, de vervoerregio Amsterdam en onze gemeenten laten we zien wat er de komende jaren nodig is om woningbouw daadwerkelijk te ontsluiten. Op de lange termijn zijn de IJmeerverbinding en de Lelylijn van groot belang, maar op korte termijn kunnen we met Rijksmiddelen duizenden woningen realiseren in gebieden zoals Oosterwold, Zuiderhage en Dronten-Zuid.





1

Gemeente Noordoostpolder – Marknesse fasen 5-6

De opgave: Groei van een verbonden kern

Als tweede kern van de gemeente Noordoostpolder levert Marknesse een belangrijke bijdrage aan de ambitie om tot 2050 circa 3.000 extra woningen te realiseren. De meeste woningbouw vindt plaats in het zuiden van het dorp, gescheiden van het noorden door de Zwolsevaart. Parallel hieraan wordt het bedrijventerrein in dit gebied uitgebreid.

Woningbouw: Sluitstuk van ontwikkeling Marknesse-Zuid

Fasen 5 en 6 van Marknesse-Zuid omvatten de bouw van 250 woningen. Daarmee nadert de afronding van een grootschalige gebiedsontwikkeling, waarin na realisatie totaal circa 800 woningen zijn opgeleverd. De nieuwe wijk maakt gebruik van de voorzieningen in het dorpscentrum, gelegen aan de noordzijde van de Zwolsevaart.

Aantal woningen:
310

Cofinanciering:
€ 3.117.500,-

Gevraagde Rijksbijdrage:
€ 3.236.438,-

Rendement:
€ 10.440,- per woning

Infrastructuur: Versterkte sluis en rotonde als schakel

Om de wijk goed te ontsluiten en de verkeersveiligheid te waarborgen, wordt een rotonde aangelegd op de Leemringweg. Daarnaast vormt de Marknessersluis een knelpunt voor verkeer tussen noord en zuid. Een vrijliggende verbinding voor langzaam verkeer over de sluis is noodzakelijk voor veilige en vlotte doorstroming.

Lange termijn: Verbonden kern

De provincie vervangt de brug over de sluis medio 2028. Dit biedt de kans om Marknesse fysiek beter te verbinden en de woningbouwontwikkeling te verankeren in het geheel van het dorp. Ook de bereikbaarheid van het bedrijventerrein profiteert van deze ingrepen.



Gemeente Noordoostpolder – Espelerlaan Emmeloord

De opgave: Versterking infra voor woningbouwambitie

In Emmeloord, de grootste kern van de gemeente Noordoostpolder, zijn gerichte investeringen nodig om de woningbouwambities en de ontwikkeling van een nieuwe VO Campus voor 3.000 leerlingen mogelijk te maken. De druk op de bestaande infrastructuur neemt toe, waardoor versterking noodzakelijk is.

Woningbouw: Ontwikkelingen rond de Espelerlaan

Langs en nabij de Espelerlaan worden de komende jaren meerdere woningbouwprojecten gerealiseerd: Emmelhage fase 4 (406 woningen), Rozenwijk (213 woningen) en Meldestraat (81 woningen). Emmelhage fase 4 vormt het sluitstuk van een grootschalige uitleglocatie, waarmee de woningvoorraad in Emmeloord aanzienlijk wordt uitgebreid.

Infrastructuur: Espelerlaan als belangrijke as

De Espelerlaan is een centrale verkeersader die woonwijken, scholen en sportvoorzieningen verbindt met het centrum van Emmeloord. De weg is overbelast en voldoet niet meer aan de toekomstige vraag. Door de capaciteit te vergroten en de verkeersveiligheid te verbeteren, ontstaat ruimte voor verdere woningbouw en wordt de bereikbaarheid versterkt.

Lange termijn: Schaalsprong voor Emmeloord

Met de aanleg van rotondes, vrijliggende fietspaden en een verbeterde doorstroming wordt Emmeloord voorbereid op een schaalsprong. Tot 2050 worden in de gemeente 3.000 extra woningen gerealiseerd, waarbij Emmeloord als grootste kern een sleutelrol vervult. Met de toekomstige realisatie van de Lelylijn maakt het mogelijk om deze woningbouwproductie te verhogen.

Aantal woningen:
700

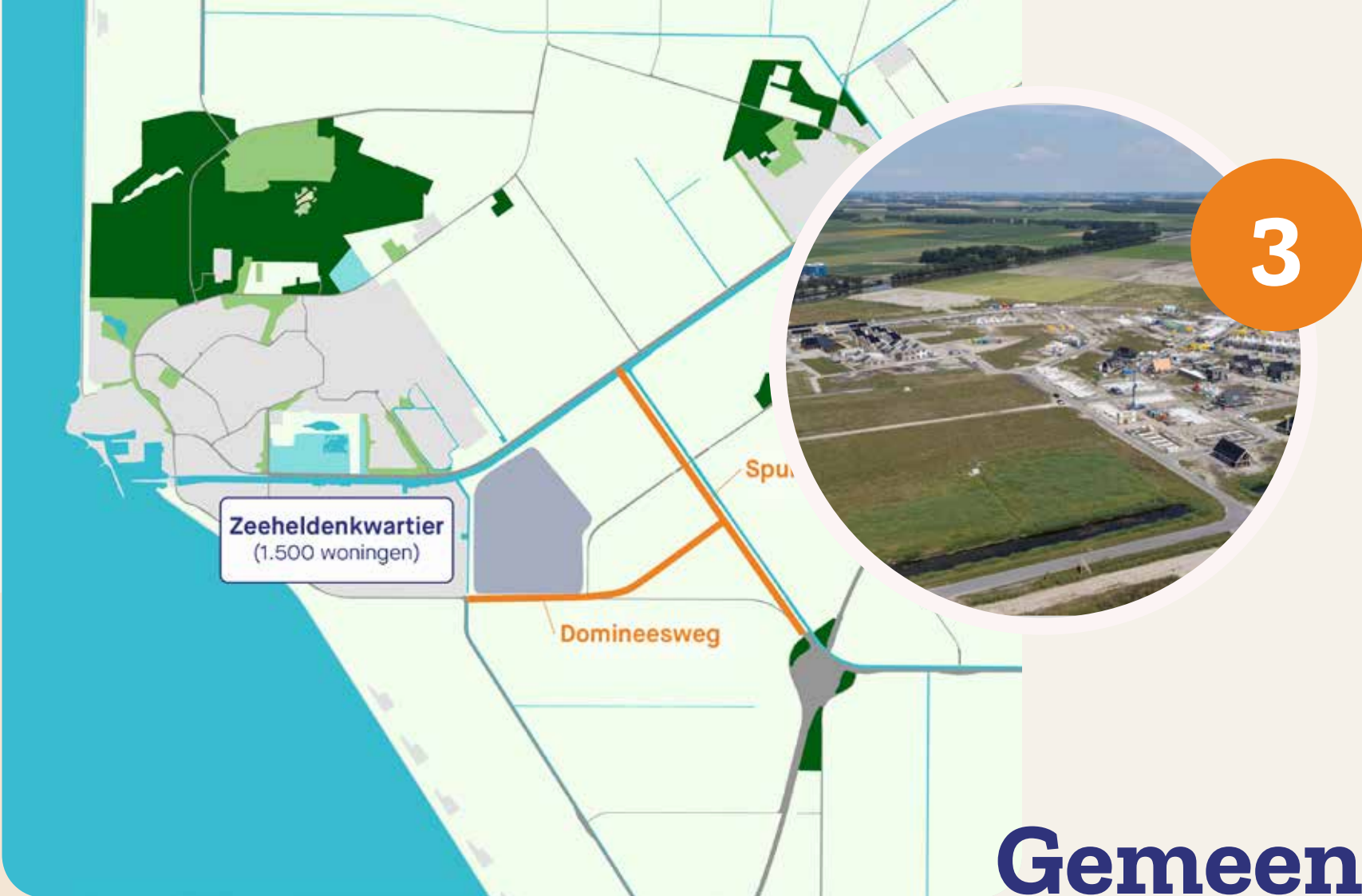
Cofinanciering:
€ 2.814.500,-

Gevraagde Rijksbijdrage:
€ 5.176.731,-

Rendement:
€ 7.395,- per woning



2



Gemeente Urk – Spuiweg

Aantal woningen: 876	Gevraagde Rijksbijdrage: € 9.451.190,-
Cofinanciering: € 37.510.000,-	Rendement: € 10.789,- per woning

De opgave: Autonome groei van een unieke gemeente

De gemeente Urk kent een unieke bevolkingsopbouw, met relatief veel jongeren en grotere huishoudens. De vraag naar eengezinswoningen is groot, vooral om jonge gezinnen aan de gemeente te blijven binden. Tegelijkertijd is het Maritiem- en Visdistrict een economisch sterk gebied met een grote aantrekkingskracht op verkeer en bedrijvigheid.

Woningbouw: Zeelandwijk

Tot en met 2033 worden in de Zeelandwijk 876 nieuwe woningen gerealiseerd. Deze ontwikkeling is noodzakelijk om te voorzien in de woningbehoefte die voortkomt uit de autonome bevolkingsgroei van het voormalig eiland.

Infrastructuur: Spuiweg als nieuwe verbinding

Op Urk eindigt een drietal N-wegen. Door de ontwikkeling van de Zeelandwijk neemt de druk op deze wegen toe, met name op de N351 (Domineesweg). Een nieuwe ontsluitingsweg – de Spuiweg – verbindt de bestaande N-wegen en ontlast de Domineesweg aanzienlijk. Dit verbetert de doorstroming en verkeersveiligheid. Gemeente Urk, gemeente Noordoostpolder en provincie Flevoland werken gezamenlijk aan dit plan, wat randvoorwaardelijk is voor een duurzame leefomgeving.

Lange termijn: Een plaats om te wonen met een sterke economische bijdrage

Urk speelt een sleutelrol in de regionale economie, met een bloeiende visserijsector en groeiende bedrijvigheid in bouw, transport en techniek. Door wonen en werken in samenhang te ontwikkelen, blijft Urk vitaal en wordt de druk op omliggende infrastructuur beperkt.



4

Gemeente Dronten – Swifterbant-Zuid

De opgave: Een impuls voor Swifterbant

Als In Swifterbant is samen met inwoners en andere betrokkenen gewerkt aan de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk. Deze uitbreiding is noodzakelijk om in de lokale woningbehoefte te voorzien, maar biedt ook kansen voor woningzoekenden van buiten de regio. Ten zuiden van het plangebied wordt, op initiatief van bewoners, een natuurpark ontwikkeld.

Woningbouw: Diverse en ruim opgezette wijk

Swifterbant-Zuid biedt ruimte aan 757 woningen voor uiteenlopende doelgroepen: van starters tot senioren, van gezinnen tot doorstromers. De wijk krijgt goede verbindingen met de dorpskern en sluit aan op het Swifterbos. Zo blijven bestaande voorzieningen bereikbaar en toekomstbestendig.

Aantal woningen:
757

Cofinanciering:
€ 2.861.600,-

**Gevraagde
Rijksbijdrage:**
€ 5.200.617,-

Rendement:
€ 6.870,- per woning

Infrastructuur: Integreren nieuwbouw in bestaande routes

De Bisonweg en Biddingweg blijven belangrijke verkeersaders, maar worden aangepast om de nieuwe wijk veilig en leefbaar te maken. De snelheid op de Biddingweg gaat omlaag van 80 naar 50 km/u en vrijliggende fietspaden zorgen voor veilige en aantrekkelijke routes. Dit verbetert de verkeersveiligheid én vermindert geluidsoverlast voor toekomstige bewoners.

Lange termijn: Bereikbaar en vitaal Swifterbant

Met deze ontwikkeling en de bijbehorende infrastructurele ingrepen wordt de groei van Swifterbant op een duurzame manier gefaciliteerd. Zo blijft het dorp vitaal en aantrekkelijk voor huidige en toekomstige generaties.



Gemeente Dronten – Dronten Zuid

De opgave: Kickstart van de groei van Dronten

De gemeenteraad van Dronten heeft de ambitie uitgesproken om tot 2050 circa 9.000 extra woningen te realiseren, bovenop de huidige voorraad van 18.000. Deze groei gaat hand in hand met werkgelegenheid en innovatie, onder andere rond de AERES Hogeschool. De ontwikkeling van Dronten-Zuid vormt de motor achter deze ambitie.

Woningbouw: Snelheid en urgentie

Dronten-Zuid biedt ruimte voor 2.500 woningen. Tot 2033 wordt gestart met de bouw van 1.100 woningen. Om snel verlichting te bieden op de woningmarkt, worden alvast 300 industrieel gebouwde woningen geplaatst, vooruitlopend op de verdere planvorming.

Infrastructuur: Stimulans van duurzame mobiliteit

De Dronterweg wordt afgewaardeerd van 80 naar 50 km/u. Daarnaast komt er een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer, als onderdeel van een doorfietsroute naar het centrum. Dankzij het wijkontwerp blijft de impact op de bestaande autostructuur beperkt. De maatregelen verbeteren de verkeersveiligheid en beperken geluidsoverlast voor toekomstige bewoners.

Lange termijn: Raamwerk voor de groei van Dronten

Met een geplande groei van 50% in het aantal woningen tot 2050 is versterking van infrastructuur, economie en leefomgeving noodzakelijk. De voorgestelde maatregelen leggen hiervoor een stevig fundament.

Aantal woningen:
1.100

Cofinanciering:
€ 3.193.750,-

**Gevraagde
Rijksbijdrage:**
€ 5.931.250,-

Rendement:
€ 5.392,- per woning



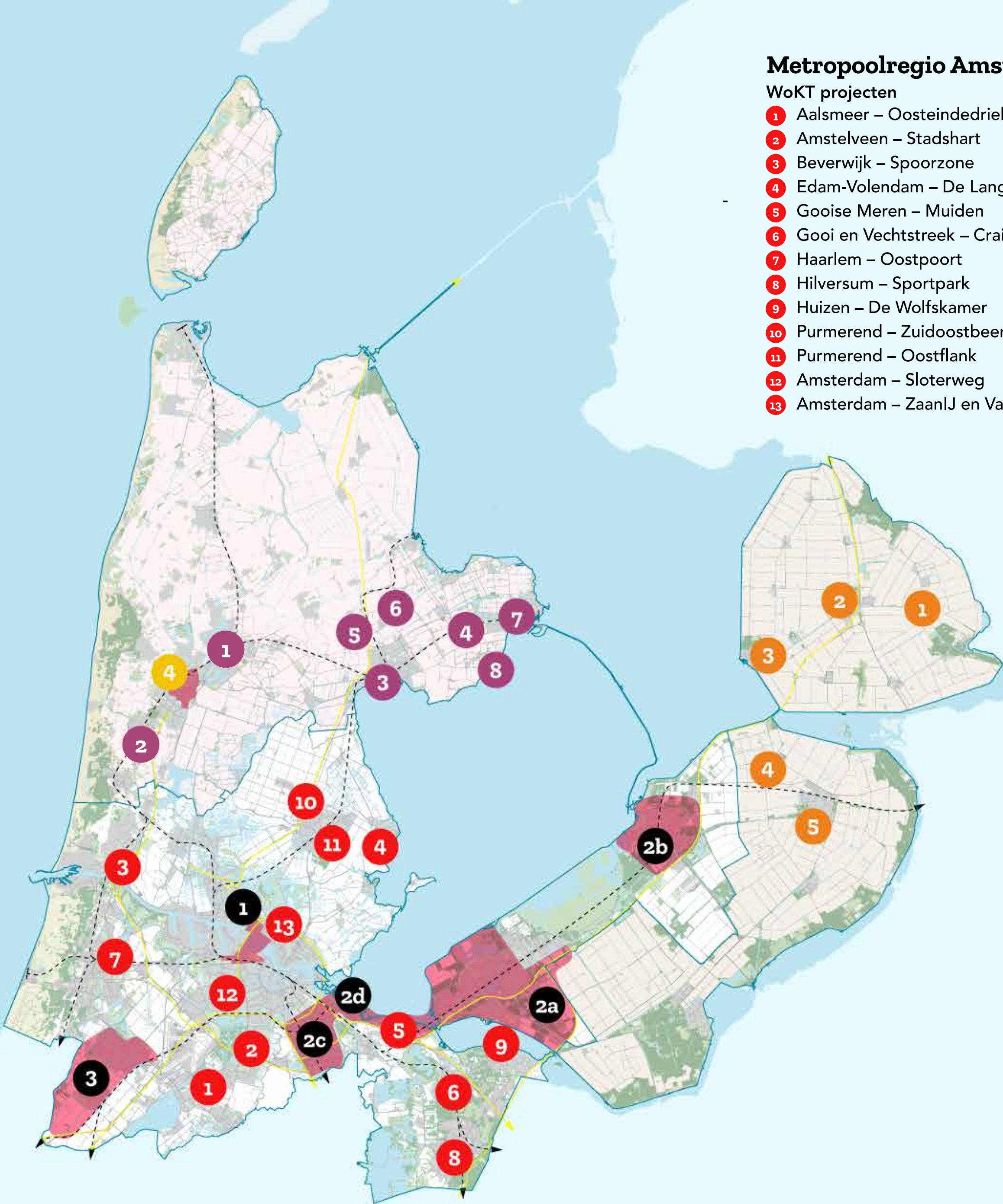
5

Partners

Dit document dient als bijlage bij de aanvragen van de individuele gemeenten uit de provincie Noord-Holland en Flevoland.



Aalsmeer, Alkmaar, Almere, Amstelveen, Amsterdam, Bergen (NH.), Beverwijk, Blaricum, Bloemendaal, Castricum, Den Helder, Diemen, Dijk en Waard, Dronten, Drechterland, Edam-Volendam, Enkhuizen, Gooise Meren, Haarlem, Haarlemmermeer, Heemskerk, Heemstede, Heiloo, Hilversum, Hollands Kroon, Hoorn, Huizen, Koggenland, Landsmeer, Laren, Lelystad, Medemblik, Noordoostpolder, Oostzaan, Opmeer, Ouder-Amstel, Purmerend, Schagen, Stede Broec, Texel, Uitgeest, Uithoorn, Urk, Velsen, Waterland, Wijdemeren, Wormerland, Zaanstad, Zandvoort, Zeewolde.



Metropoolregio Amsterdam

WoKT projecten

- 1 Aalsmeer – Oosteindedriehoek
- 2 Amstelveen – Stadshart
- 3 Beverwijk – Spoorzone
- 4 Edam-Volendam – De Lange Weeren
- 5 Gooise Meren – Muiden
- 6 Gooi en Vechtstreek – Crailo
- 7 Haarlem – Oostpoort
- 8 Hilversum – Sportpark
- 9 Huizen – De Wolfskamer
- 10 Purmerend – Zuidoostbeemster
- 11 Purmerend – Oostflank
- 12 Amsterdam – Sloterweg
- 13 Amsterdam – ZaanIJ en Van Hasseltzone

Grootschalige woningbouwgebieden

- MRA Haven-Stad
- 1 Zaanstad – ZaanIJ
- MRA Oost
- 2a Almere
- 2b Lelystad
- 2c Amsterdam-Zuidoost
- 2d Amsterdam-Oost
- MRA West
- 3 Haarlemmermeer

Noord-Holland Noord

WoKT projecten

- 1 Dijk en Waard - Stationsgebied 2A
- 2 Castricum / Heiloo - Zandzoom, afrit A9
- 3 Hoorn - Poort van Hoorn
- 4 Drechterland - Hoogkarspel-Zuid
- 5 Opmeer - Hoogwoud-Oost
- 6 Medemblik - Wognum, Nibbixwoud en Wervershoof
- 7 Stede Broec / Enkhuizen - Nijevoert
- 8 Drechterland - Venhuizen Centrum West

Grooschalig woningbouwgebied

- 4 Alkmaar

ZUND regio

WoKT projecten

- 1 Noordoostpolder – Marknesse fasen 5-6
- 2 Noordoostpolder – Espelerlaan Emmeloord
- 3 Gemeente Urk – Spuiweg
- 4 Dronten – Swifterband Zuid
- 5 Dronten – Dronten Zuid

Colofon

Dit is een uitgave van de
Woondealregio's Metropoolregio
Amsterdam, Noord-Holland Noord
en ZUND.

Met dank aan alle partners.

Vormgeving:



Disclaimer:
De tekst en cijfers zijn onder voorbehoud. Aan deze
informatie kunnen geen rechten worden ontleend;
wijzigingen en correcties voorbehouden.

