

NS adviseert:

Hoe maken we 1 miljoen nieuwe woningen duurzaam bereikbaar?



Inhoud



3

Voorwoord

4

Analyse
bereikbare
woningen: waar
zien wij ruimte



7

Duurzaam
bereikbaar
aan de hand van
vier adviezen

Voorwoord

Voor 2030 zijn 1 miljoen nieuwe woningen nodig in Nederland. Die opgave staat niet op zichzelf, want voor deze woningen is ook goede en duurzame mobiliteit nodig.

Het bouwen in de buurt van stations zorgt voor beter gebruik van de infrastructuur die er al is. Integrale gebiedsontwikkeling met bijpassende verkeer- en vervoersontwerpen zorgen dat de bewoners van de nieuwe woonwijken kunnen kiezen hoe ze willen reizen.

Uitdagingen rondom klimaat, energie, economie en demografie vragen om een integrale aanpak. Dat betekent slimmer gebruik maken van wat we hebben, onderhouden en verbeteren wat er is, afmaken waar we aan begonnen zijn en ons gedrag aanpassen. Daarom pleit NS voor het bouwen van woningen op locaties waar de bereikbaarheid op orde is, of met beperkte investeringen gerealiseerd kan worden. Op termijn kan ook nieuwe infrastructuur nieuwe woongebieden ontsluiten, maar de aanleg daarvan heeft tijd nodig.

NS helpt het Rijk vanuit haar expertise graag om investeringen te prioriteren. Daarom onderzochten

we waar er ruimte in de treindienstregeling is, waar nieuwe woningen direct bereikbaar zijn en over welke schaa spronginvesteringen we nu moeten beslissen om de verwachte knelpunten en extra groei op te vangen.

Met onze inzichten willen we de ministeries van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en Infrastructuur en Waterstaat, provincies en gemeenten van advies voorzien. De resultaten van dit onderzoek leest u in dit document. Wij gaan hier graag met u over in gesprek.

Namens de Raad van Bestuur van NS,

*Tjalling Smit en Anneke de Vries
Directeur Commercie & Ontwikkeling en
Directeur Stations*



Analyse bereikbare woningen: waar zien wij ruimte

Het bouwen van een miljoen woningen is nodig om het woningtekort in Nederland op te lossen. De laatste keer dat er zo veel gebouwd werd, was begin jaren '90. Toen zijn de VINEX wijken ontworpen, zoals Leidsche Rijn in Utrecht. VINEX wijken staan bekend om de rijwoningen, groene opzet en goede parkeervoorzieningen.

Nu staat Nederland opnieuw aan de vooravond van een grote verbouwing. Woningen, stikstof, natuur, klimaat en energietransitie vragen allemaal om ruimte. Het bouwen van een miljoen woningen volgens de 'methode' VINEX past niet. Deze keer moet er compacter en duurzamer gebouwd worden. De CO2 uitstoot van mobiliteit moet afnemen. Duurzaam en compact nieuwe woonwijken ontsluiten betekent meer ruimte maken voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en elektrische (deel-) mobiliteit. Vanuit de treinstations is heel Nederland te bereiken. In het spoornetwerk is nog ruimte voor nieuwe reizigers. Daarom onderzocht NS:

- waar snel nieuwe woningen duurzaam kunnen worden ontsloten via het bestaande netwerk met relatief beperkte investeringen;
- over welke schaalpronginvesteringen het Rijk dit jaar moet beslissen om de bestaande knelpunten en toekomstige groei op te vangen.

Nederland heeft een van de drukst bereden spoornetwerken ter wereld. Alleen door optimaal gebruik van de beschikbare ruimte op het spoor, stations en in de trein kunnen we zoveel mensen comfortabel en snel vervoeren. Op steeds meer verbindingen rijdt zelfs iedere 10 minuten een trein.

Dit biedt de **ruimte** om de nieuw te bouwen woningen duurzaam te ontsluiten. Langs veel verbindingen kan **nu** worden bijgebouwd, er is daar nog ruimte in de trein. Veel van de door het Rijk aangewezen verstedelijkingsgebieden liggen al langs deze verbindingen (donkergroen op de kaart). Maar ook op andere plekken zien we mogelijkheden om al op korte termijn woningbouw te realiseren die een goede spoorbereikbaarheid heeft: in de lichtgroene gebieden, namelijk de driehoek Deventer-Zutphen-Apeldoorn, rond Enschede, in Zeeland, Friesland en Limburg, zien wij, vanuit het netwerk beredeneerd, ook volop kansen om meer woningen te bouwen zonder schaalpronginvesteringen te doen.

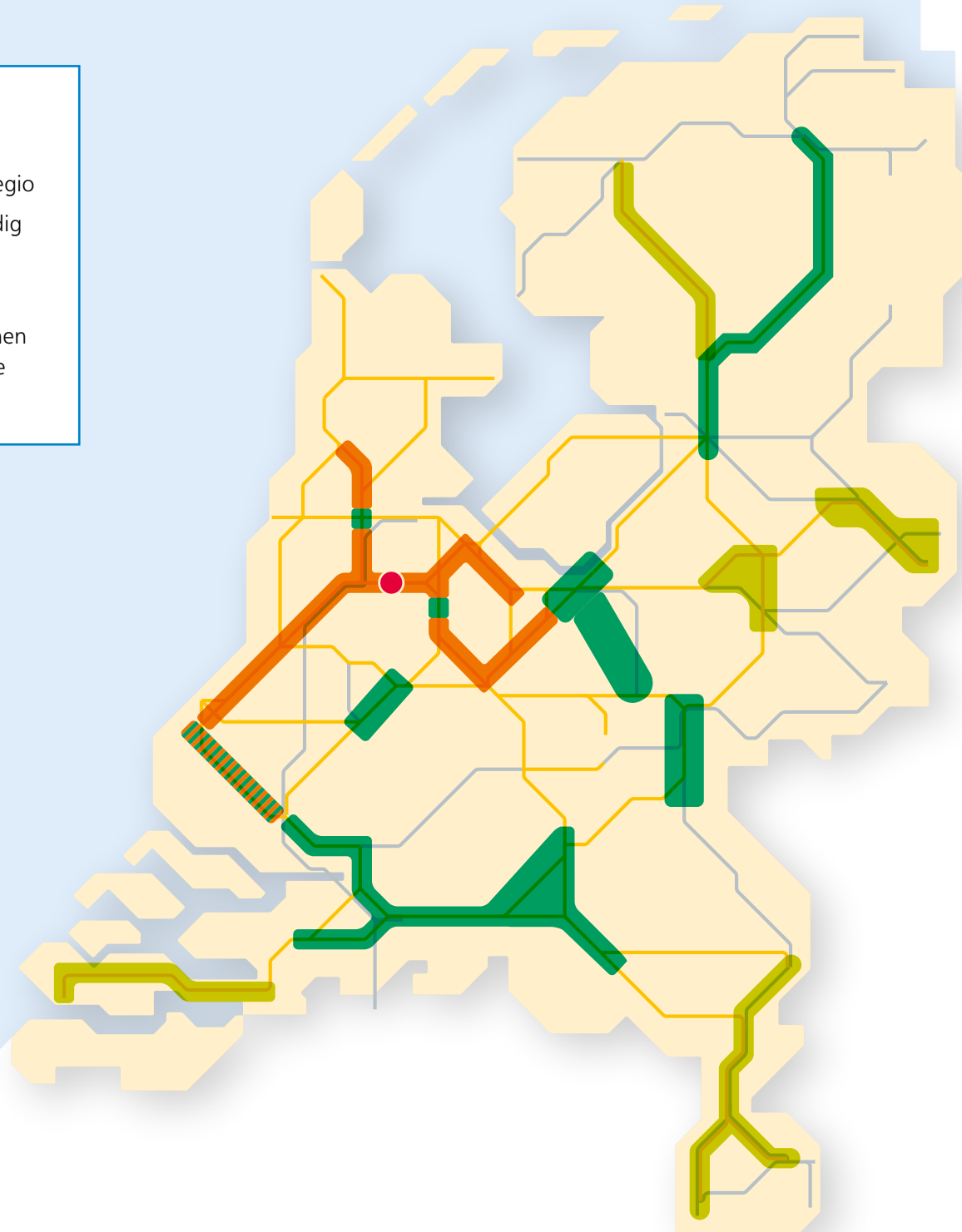
De **kwaliteit van het spoornetwerk staat tegelijkertijd onder druk**. Geplande projecten om de capaciteit en kwaliteit op orde te houden gaan

(nog) niet allemaal door. Hierdoor is er geen ruimte om alle voorziene extra treinen te rijden en kunnen ook minder nieuwe woningen duurzaam ontsloten worden. De volledige realisatie van de PHS-maatregelen (iedere 10 minuten een trein) zijn daarvoor randvoorwaardelijk. Deze maatregelen zijn vaak op de drukste delen van het netwerk nodig. De effecten zijn echter in een veel groter gebied merkbaar. De investeringen hiervoor zijn relatief beperkt (ca. 250 miljoen euro) en kunnen snel worden uitgevoerd.

Naast ruimte op het spoor ziet NS ook **acute knelpunten**. Deze liggen in de metropoolregio's Amsterdam, Rotterdam-Den Haag en Utrecht. Rond de Oude Lijn is nu ruimte om extra reizigers op te vangen, maar ontstaan op middellange termijn knelpunten als de reizigersgroei doorzet. Op deze plekken zijn schaalpronginvesteringen nodig om deze gebieden in de toekomst bereikbaar te houden. Investeringen die op deze drukste delen van het netwerk worden gedaan, hebben geografisch een veel groter effect. Zo profiteren reizigers ook van kortere reistijden naar bijvoorbeeld Groningen, Arnhem of Parijs.

- nog ruimte in de trein maar niet gelinkt aan verstedelijkingsregio
- nog ruimte in de trein en gelinkt aan verstedelijkingsregio
- bestaande knelpunten, schaalspronginvesteringen nodig
- is nu ruimte maar op korte termijn schaalspronginvestering nodig
- Zuidasdok - als dit knelpunt niet wordt opgelost, kunnen er na 2030 geen duurzaam bereikbare woningen in de metropoolregio Amsterdam worden bijgebouwd

De sleutel is om **gemengd te bouwen**: niet alleen woningen, maar juist ook werk-, onderwijs- en recreatievoorzieningen. Dit stimuleert de spreiding van reizigers en vult de onbenutte capaciteit in van eenzijdige spitsen. Ook levert gemengd bouwen prettigere woon- en leefgebieden op. Op een aantal tracés is de **spits zeer eenzijdig**, bijvoorbeeld van Lelystad en Almere naar Amsterdam, of van Assen naar Groningen. Woningen bijbouwen in Groningen kan zonder problemen voor het netwerk; alleen woningen bijbouwen in Assen kan juist extra knelpunten richting Groningen opleveren.





Duurzaam bereikbaar aan de hand van vier adviezen

Als NS adviseren we het Rijk en andere overheden over de duurzame ontsluiting van de nieuw te bouwen woningen op basis van de volgende vier kernpunten:

1

Start met bouwen op de best bereikbare plekken: Dit zijn vrijwel alle stations, behalve stations met transferknooppunt of trajecten waar een vervoerknooppunt is. Voorwaardelijk is het voorkomen van overlast, van bijvoorbeeld geluid en trillingen en zorgen voor genoeg fietsenstallingen

2

Investeer in 12 woningbouwversnellers om al tot 2030 ontsluiting van 100.000en woningen te realiseren: dit zijn stationsinvesteringen en infra-aanpassingen verspreid over het land die bijdragen aan de duurzame ontsluiting van grote aantallen woningen op relatief korte termijn

3

Dek bestaande tekorten en besluit dit jaar over schaalspronginvesteringen: zonder deze investeringen is toekomstige duurzame ontsluiting en groei na 2030 onmogelijk

4

Stimuleer gemengde gebiedsontwikkeling rondom ov-knooppunten en houd ruimte voor toekomstige ruimte-vragende ontwikkelingen

Toelichting adviespunt 1

Start met bouwen op de best bereikbare plekken.

Het aanpakken van de woningnood én het bevorderen van duurzame mobiliteit kan tegelijkertijd worden gerealiseerd door gebruik te maken van bestaande ruimte op het spoor en in de trein.




- Dit is kosteneffectief en op korte termijn realiseerbaar. Er hoeft niet gewacht te worden op de grootschalige aanleg van nieuwe infrastructuur, waar onvoldoende tijd en geld voor beschikbaar is.

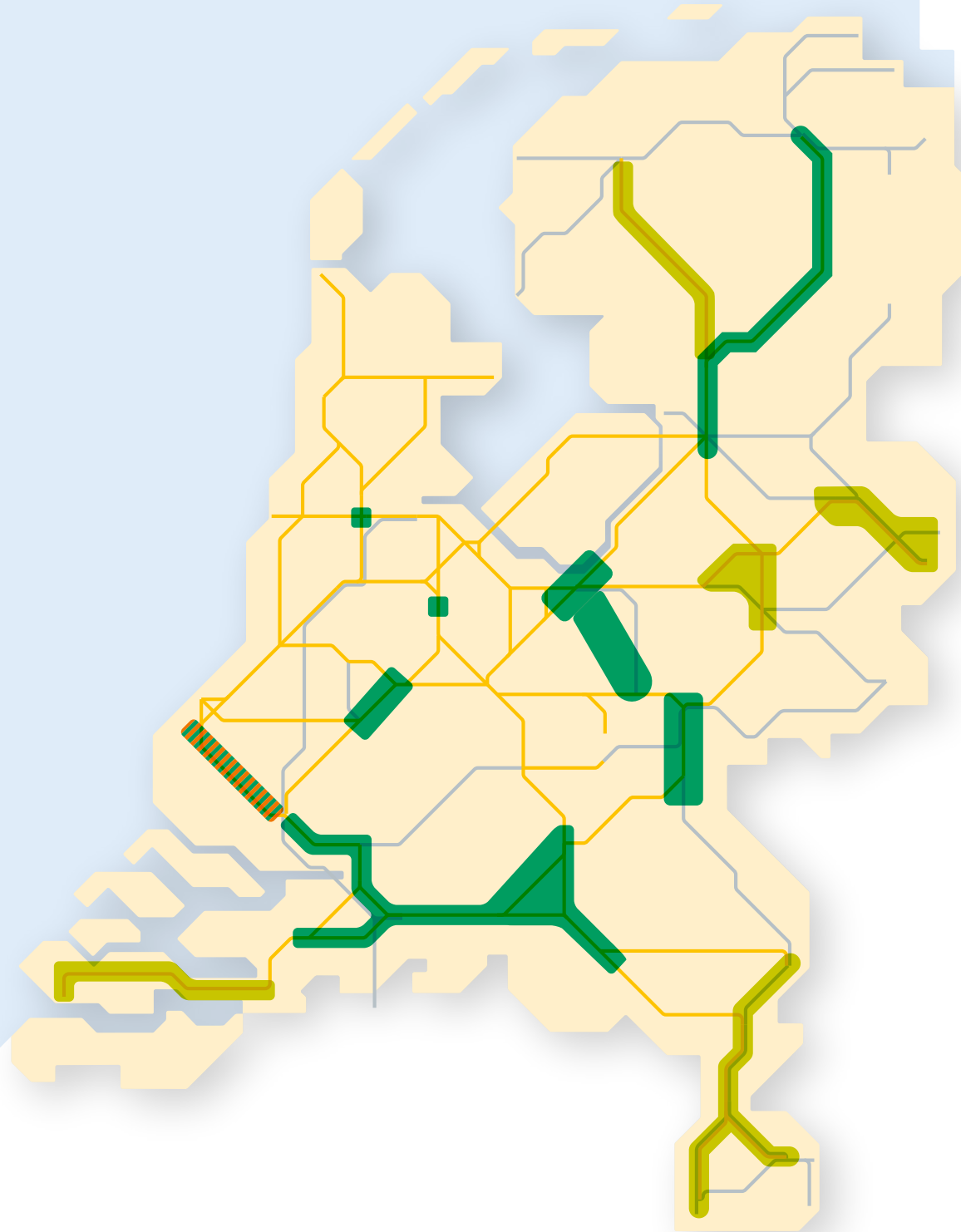


- Uit analyses van NS blijkt dat op veel van de door het Rijk geselecteerde grootschalige woningbouwlocaties er ruimte in het netwerk is, mits de al gestarte projecten om capaciteit en kwaliteit van het netwerk op orde te krijgen worden doorgezet. Langs tracés in de Brabantse Stedenrij, Arnhem-Nijmegen, vanuit en naar Zwolle, Gouda-Woerden, Dordrecht-Breda, op korte termijn langs de Oude Lijn en op de tracés vanuit Groningen en Amsterdam, vanuit Amersfoort naar het (noord) oosten, op tracé Utrecht-Arnhem rond de Gelderse Vallei en rondom vrijwel alle sprinterstations en een aantal grotere intercitystations.
- In de provincies Zeeland, Friesland, Limburg en Drenthe is daarnaast ook voldoende ruimte in de trein en op en om de stations om woningen bij te bouwen, maar deze gebieden zijn niet als grootschalige woningbouwlocaties aangemerkt.
- Wanneer rondom deze knooppunten met ruimte gebouwd wordt, zijn voldoende fietsenstallingen een voorwaarde. De fiets is steeds belangrijker voor het voor- en natransport.

Bestaande capaciteit op het netwerk kan daarnaast beter worden benut door meer te spreiden en/of reizigers een andere richting op te brengen.

- Het toevoegen van onderwijslocaties, ziekenhuizen en andere maatschappelijke voorzieningen die veel mensen trekken naar stations waar nu vooral reizigers 'op de trein stappen' (zoals Hoorn, Purmerend, Roosendaal en Almere), zorgt voor een betere spreiding en/of andere richting.
- Dat werkt ook de andere kant op: stations als Amsterdam Bijlmer, Arnhem Presikkaaf, Hilversum Mediapark, Groningen Europapark en Amsterdam Sloterdijk hebben nu vooral de bestemming werk en onderwijs. Het netwerk en de treinen hebben nu al de capaciteit voor extra woningen in Havenstad en de Nieuwe Kern. Ook in de stad Groningen is er ruimte in de trein om woningen toe te voegen. Meer werkgelegenheid nabij deze stations zorgt voor extra drukte in de treinen. Want als er in een stad meer banen dan woningen zijn, is reizen naar de stad noodzakelijk.

-  nog ruimte in de trein maar niet gelinkt aan verstedelijkingsregio
-  nog ruimte in de trein en gelinkt aan verstedelijkingsregio
-  is nu ruimte maar op korte termijn schaalspronginvestering nodig



Toelichting adviespunt 2

Investeer in 12 woningbouwversnellers om al tot 2030 ontsluiting van 100.000en woningen te realiseren.

Grote woningbouwaantallen kunnen gerealiseerd worden langs de tracés waar nog ruimte is in de trein. Om deze woningen op korte termijn duurzaam te ontsluiten is een twaalfstal investeringen in stations- en spoorinfraprojecten nodig:

- 3 stations (al in MIRT) waar extra budget moet komen om een goede aansluiting met de stad en daarmee de knoop beter bereikbaar te maken: **Zwolle, Nijmegen, 's-Hertogenbosch**.
- 6 stations die een grote ontwikkelopgave (capaciteit en bereikbaarheid) hebben en cruciaal zijn voor het goed ontsluiten van grote aantallen woningen: **Amsterdam Sloterdijk, Eindhoven Centraal, Dordrecht, Schiedam Centrum, Den Haag Laan van NOI, Leiden Centraal**.
- 1 landelijk pakket van **perronverlengingen** en baan-stabiliteit die **frequentieverhoging** mogelijk maakt en capaciteit vergroot

- Ontsluiten van woningbouw in **Zaanstad** en **Alkmaar**, door tekorten in PHS Amsterdam-Alkmaar aan te vullen.

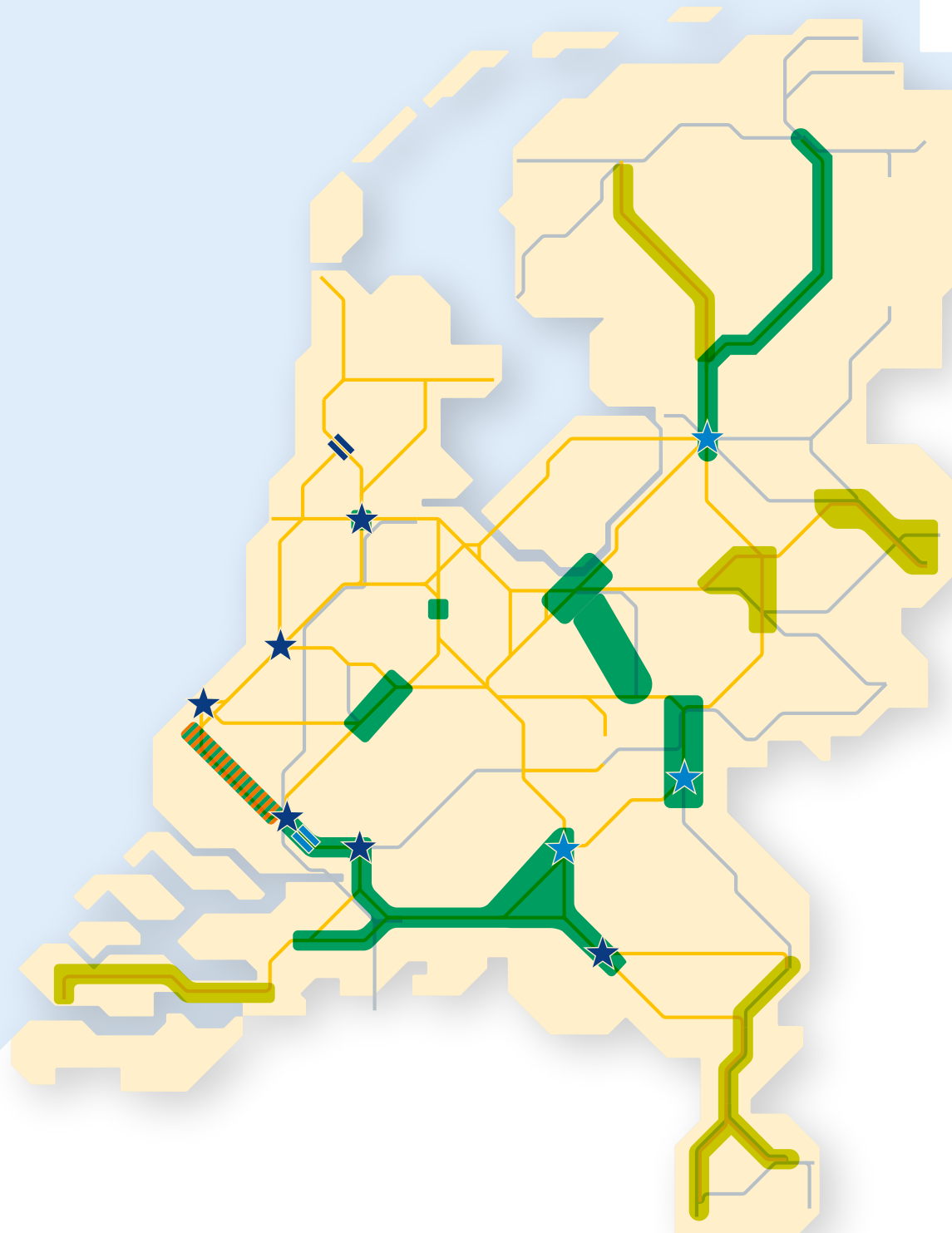
Een aantal van deze investeringen komt direct uit het Programma Toekomstbeeld OV, waarin Rijk, Regio en diverse partijen in het OV met elkaar hebben vastgesteld dat basisinvesteringen in het OV (met name spoorinfra en stations) nodig zijn om een sprong te kunnen maken die de groei in mobiliteit in Nederland kan opvangen. Omdat vanwege de verstedelijking die groei op een aantal plekken alleen maar sneller zal gaan, zijn deze basisinvesteringen in het spoor ook noodzakelijk om de bereikbaarheid van de nieuw te bouwen woningen te kunnen garanderen.



Deze 12 woningbouwversnellers kunnen de duurzame ontsluiting van 255.000 – 351.000¹ mogelijk maken.

¹ De woningbouwaantallen tonen de 40-70% range van de benoemde aantallen in de verstedelijkingsregio's en grootschalige woningbouwlocaties uit het Programma Woningbouw (2022) waarbinnen de benoemde stations en tracés vallen.

- ★ woningbouwversnellers: stations al in MIRT
- ★ woningbouwversnellers: stations met grote ontwikkelopgave
- ≡ woningbouwversnellers: infra-aanpassingen
- ≡ woningbouwversnellers: tekorten PHS Amsterdam-Alkmaar
- nog ruimte in de trein maar niet gelinkt aan verstedelijkingsregio
- nog ruimte in de trein en gelinkt aan verstedelijkingsregio
- ▨ is nu ruimte maar op korte termijn schaalpronginvestering nodig



Toelichting adviespunt **3**

Dek bestaande tekorten en besluit dit jaar over schaa spronginvesteringen.

Niet overal kan de bestaande capaciteit nog beter benut worden: met name in de Randstad zullen de bestaande knelpunten zonder investeringen alleen maar groter worden. Schaa spronginvesteringen zijn hier nodig om niet alleen de Randstad zelf duurzaam bereikbaar te houden maar ook reistijden te verkorten van en naar het oosten, zuiden en noorden van het land.

Deze investeringen zijn nodig op plekken die de afgelopen jaren het hardst gegroeid zijn qua inwoners, banen en bezoekers en waar de grootste gebiedsontwikkelingen gepland worden. In het bijzonder geldt dit voor de Metropoolregio's Amsterdam (Amsterdam Zuid, Hoofddorp en Haven-Stad), Rotterdam-Den Haag (op termijn rondom de Oude Lijn en de Binckhorst) en Utrecht (Merwede kanaalzone). Hier investeren betekent allereerst de bestaande tekorten van al genomen MIRT-besluiten dekken (zoals Zuidasdok) en investeren in nieuwe sporen en stations voor sprinters, lightrail en trams. Daarbovenop is financiering nodig voor een betere

ontsluiting van die stations d.m.v. onder meer wandel- en fietsroutes, fietsenstallingen en deelmobiliteitsconcepten. Concreet gaat dit om:

- **Nationaal**
 - Zuidasdok: Noodzakelijk voor de ontsluiting van nieuwe woningen in de metropoolregio Amsterdam en randvoorwaardelijk voor reistijdverkorting naar het noorden, oosten en zuiden van Nederland.
 - Amsterdam Zuid: Derde perron.
 - Noord-Zuidlijn tot Hoofddorp: directe ontsluiting woningen in Hoofddorp en ruimte voor extra treinen tussen Breda-Rotterdam-Amsterdam, Amsterdam-Utrecht-Arnhem/ Eindhoven, Parijs/ Londen-Amsterdam, met daarmee kansen voor extra woningbouw langs al deze verbindingen.
- **Metropoolregio Amsterdam**
 - Ringlijn Amsterdam: directe ontsluiting Haven-Stad.

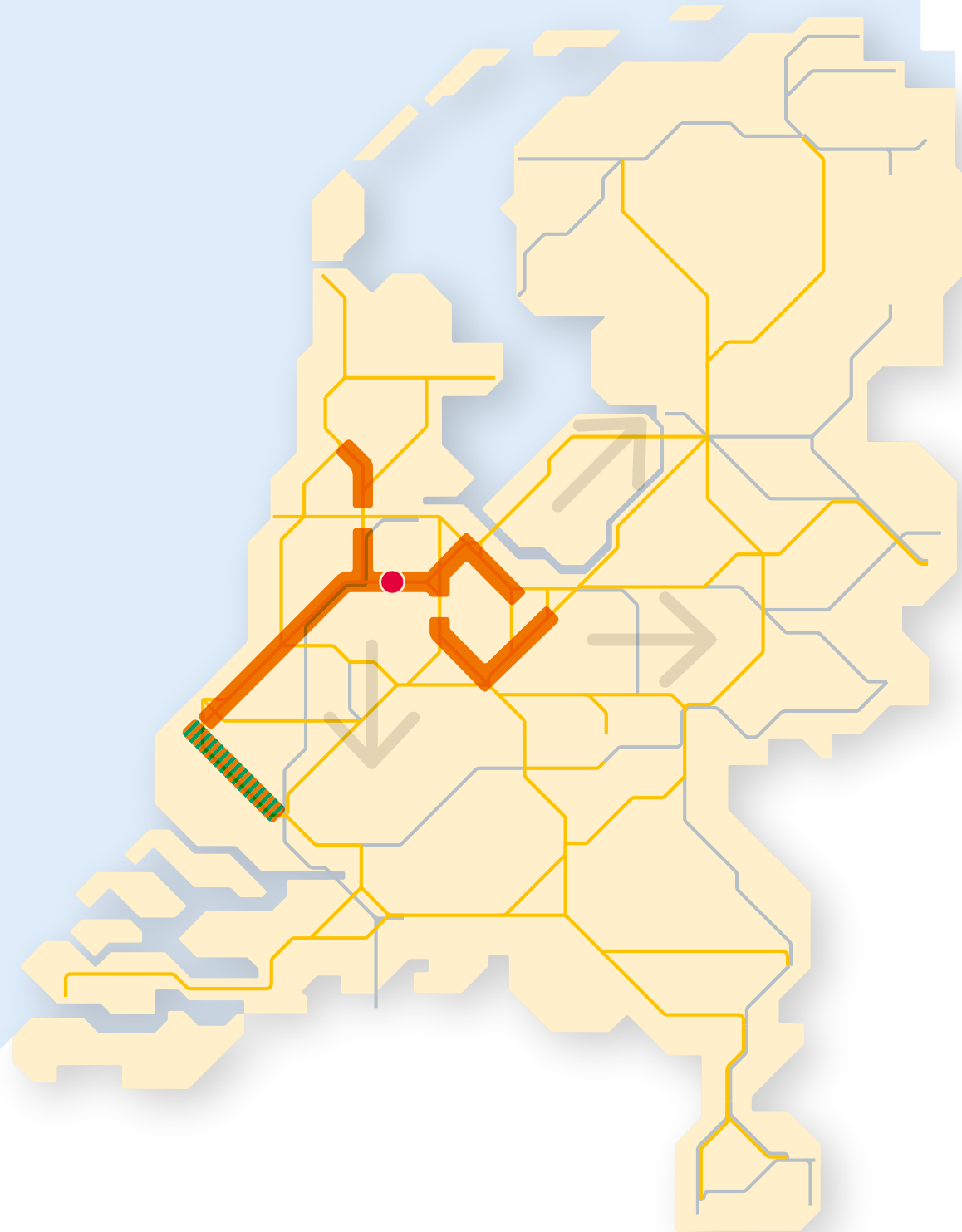


- **Metropoolregio Rotterdam Den Haag**
 - Nieuwe stations en spoorverdubbeling Oude Lijn om groei 170.000 woningen Zuidelijke Randstad op te vangen.
- **Metropoolregio Utrecht**
 - Hoogwaardig openbaar vervoer in de regio Utrecht voorkomt dichtslibben regio, directe ontsluiting +42.000 woningen.

Deze investeringen kunnen de duurzame ontsluiting van circa 533.000¹ woningen mogelijk maken.

¹ De woningbouwaantallen zijn een optelsom van de grootschalige woningbouwlocaties die aan deze spoor-, stations- en HOV-investeringen zijn gekoppeld tot 2040.

- Bestaande knelpunten, schaalsprong-investeringen nodig
- ▨ is nu ruimte maar op korte termijn schaalspronginvestering nodig
- Zuidasdok - als dit knelpunt niet wordt opgelost, kunnen er na 2030 geen duurzaam bereikbare woningen in de metropoolregio Amsterdam worden bijgebouwd
- De benodigde schaalspronginvesteringen zijn ook nodig voor een betere bereikbaarheid van en naar het zuiden, oosten en noorden



Toelichting adviespunt 4a

Stimuleren van gemengde gebiedsontwikkeling rondom knooppunten met een goede mix van wonen en economie zorgt voor leefbare steden, waarbij aankomst en vertrek op het station beter in balans zijn.



Stations kunnen een katalysator zijn van duurzame gebiedsontwikkeling. Het ontwikkelen van een gemengd gebied in een straal van 1500 meter rondom een station draagt bij aan leefbaarheid en economische ontwikkeling van steden. Succesvoorbeeld is de transformatie van het centrum van Zaandam. Dit was tien jaar geleden een station met een eenzijdige spits naar Amsterdam. Door investeringen in (werk- en recreatie) voorzieningen en een grote gebiedsontwikkeling van het stationsgebied in Zaandam is dat nu in balans. Het ontwikkelen van gemengde gebieden rondom stations zorgt ervoor dat bestaande infrastructuur beter wordt benut. Daarvoor is het nodig dat er rondom stations een gemengd programma gebouwd wordt in hoge dichtheid, met wonen, bedrijvigheid en maatschappelijke voorzieningen. Om duurzame mobiliteit te bevorderen is het nodig dat in deze (hoogstedelijke) gebieden:

Voorstel om duurzame ontsluiting te bevorderen: nieuwe bewoners en bedrijven tegelijk met de sleutel van hun woning en/of bedrijfsruimte een NS kaart overhandigen, zodat zij vanaf het eerste moment treinreizigers worden.

- Alle reizigers die op eigen (spier)kracht naar het station komen voorrang krijgen. Door bijvoorbeeld snelle looproutes te maken naar het station en vanuit de fietsenstalling naar het perron;
- Stations goed bereikbaar zijn voor fietsers vanuit een straal van gemiddeld 10km rondom een station (5km met een reguliere fiets en 15 met een elektrische fiets);
- Er voldoende ruimte voor fietsparkeren op en rond het station is;
- De parkeernormen laag zijn (bijvoorbeeld 1 plek voor 5 woningen i.c.m. deelmobiliteitsconcepten), waarbij omgevingsparkeren en station-parkeren kan worden gecombineerd.

Toelichting adviespunt 4b

Fysieke en planruimte vrijhouden voor toekomstige (stations)ontwikkelingen is nodig om ruimte te houden voor groei van reizigers. En om ruimte te hebben voor de energietransitie en klimaatadaptatie.

In het stationskwartier komen zoveel claims, reserveringen en ambities bij elkaar dat het altijd tot ruimtetekort leidt. Meervoudig ruimtelijk gebruik is dan nodig. Planruimte en fysieke ruimte vrijhouden om te kunnen anticiperen op groei van reizigers, het opvangen van water, hittestress is een no-regret. Dat kan door slim ontwerp en dubbelgebruik van de ruimte. NS en ProRail hebben hier goede ervaringen mee, bijvoorbeeld in Zwolle waar de fietsenstalling bij nood gebruikt kan worden als waterberging en in Almere waar de openbare ruimte vergroend is.

In grotere plaatsen is het stationsgebied een aanvulling op het centrum. Daarom richten we de gebiedsontwikkeling in op het vanzelfsprekend verankeren van stations in de stedelijke structuur. De openbare ruimte is de belangrijkste component van de herinrichtingsopgave van het stationskwartier. Dit publieke domein beslecht de barrière van het spoor en verbindt het station met de stad. Waarbij de voetganger voorop staat! Want op het station worden fietsers, automobilisten en ov reizigers uiteindelijk altijd een voetganger.

Succesvoorbeelden klimaatbestendige stations Almere Centrum en Zwolle



Colofon

Deze brochure is een uitgave van NS

Meer informatie?

Neem dan contact op met Marjolein Stamsnijder
e marjolein.stamsnijder@ns.nl

© NS 2022. Alle rechten voorbehouden

