

VAM

Verstedelijkingsalliantie
Monitor 2025

25

VAM

Verstedelijkingsalliantie Monitor 2025

VERSTEDELIJKINGSALLIANTIE
LEIDEN - DORDRECHT

04.11.2026

De Verstedelijkingsalliantie is een samenwerkingsverband van acht gemeenten langs de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht (met een aftakking naar Zoetermeer), de provincie Zuid-Holland en de MRDH. Het doel van de alliantie is om de ontwikkeling van binnenstedelijke woon- en werklocaties in Zuid-Holland te versnellen. Aan deze gemengde binnenstedelijke woon- en werkmilieus bestaat een enorme behoefte, maar de ontwikkeling ervan is complex. Om effectief te werken aan het oplossen van knelpunten is door de alliantie een top 13 van locaties samengesteld, waaraan de meeste prioriteit wordt gegeven. Deze 13 toplocaties zijn ook onderdeel van de Nationaal Grootschalige Woningbouwlocaties die door het Rijk zijn aangewezen.

Monitoring

Om een goed inzicht te hebben in de voortgang van deze woningbouwontwikkelingen is in 2018 besloten om jaarlijks een monitor op te stellen. Deze rapportage vormt de vijfde editie van die monitor. Het doel van de monitor is om inzicht te bieden in de woningbouwprestaties en economische ontwikkeling in de afgelopen jaren, en om in beeld te krijgen hoeveel extra woningen in de pijplijn zitten tot 2040.

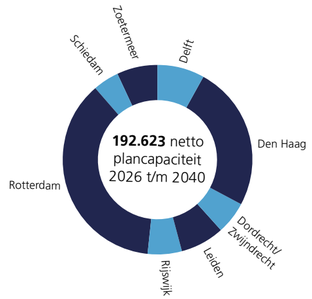
Ons streven is dat deze monitor compact, doelgericht, helder en eenvoudig bruikbaar is, en een langjarig en kloppend beeld schetst. De monitor geeft inzicht in gegevens op drie schaalniveaus: 1) de Verstedelijkingsalliantie als geheel (acht gemeenten samen), 2) per gemeente apart en 3) op het niveau van elke van de 13 toplocaties. De tijdshorizon voor de Verstedelijkingsalliantie is 2040. Deze monitor heeft 31 december 2025 als peildatum, en geeft dus aan wat er tot en met het kalenderjaar 2025 is gerealiseerd en wat er vanaf 1 januari 2026 nog in het verschiet ligt.

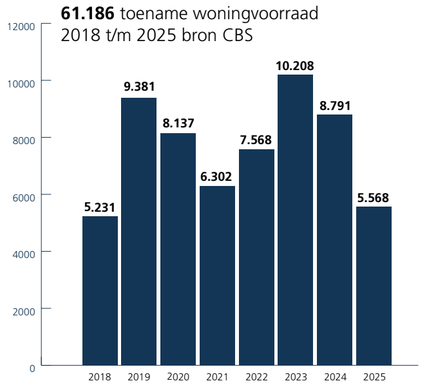
Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad

Bij het opstellen van de eerste monitor is in 2018 vastgesteld dat de acht gemeenten in de alliantie een gezamenlijke plancapaciteit hadden om in de periode van 2018 tot 2040 ca. 170.000 woningen te bouwen. Een jaar later is tussen het Rijk en de deelnemers van de Verstedelijkingsalliantie het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad ondertekend. Dit akkoord is gebaseerd op een integrale strategie voor wonen, werken en mobiliteit in de Zuidelijke Randstad, en bevat niet alleen de afspraak dat de alliantiepartners zich gezamenlijk inzetten om die 170.000 woningen te realiseren, maar ook afspraken om de randvoorwaarden voor die woningbouw op orde te krijgen. Daaronder ook de afspraak om in de Oude Lijn te investeren. Een andere afspraak in het akkoord luidt dat het Rijk en de regio de fasering en programmering van de woningbouw inzichtelijk maken, evenals de gerealiseerde aantallen. Deze monitor vormt een invulling van die afspraak.

Opgeleverde woningen

De acht gemeenten in de Verstedelijkingsalliantie hebben in de periode 2018 t/m 2025 in totaal 61.200 woningen aan de woningvoorraad toegevoegd. In die periode schommelde de productie tussen 5.200 en 10.200 woningen per jaar.





De ontwikkeling van het aantal woningen viel in 2025 weer wat lager uit dan de jaren daarvoor. Dit is in overeenstemming met de landelijke trend, en wordt grotendeels veroorzaakt door de nasleep van de forse bouwkostenstijgingen én rentestijgingen in de tweede helft van 2022 en 2023. Daardoor zijn er in die jaren minder woningen in aanbouw genomen, wat zich nu uit in een relatief lager aantal woningen dat is opgeleverd.

Plancapaciteit 2026 tot 2040

De reguliere netto plancapaciteit in de acht gemeenten voor de periode 2026 t/m 2040 bedraagt 169.503 woningen. Van die plancapaciteit is 6,4% (10.760 woningen) gepland om opgeleverd te worden in 2026 (korte termijn), 50,8% (86.097 woningen) in de periode van 2027 t/m 2031 (middellange termijn) en 42,8% (72.646 woningen) in de periode van 2032 t/m 2040 (lange termijn). Daarnaast hebben de gemeente Den-Haag en Rijswijk respectievelijk nog 22.647 en 470 woningen (netto) in planning met een vertrouwelijke status, die niet in de bovengenoemde cijfers zijn meegerekend. De totale netto planvoorraad voor de periode 2026 t/m 2040 is daarmee 192.620 woningen. Dit is zo'n 8.000 woningen minder dan de plancapaciteit in de vorige monitor, maar die monitor had ook betrekking op een één jaar langere periode. Rekening houdend met de resterende termijn is de planvoorraad nagenoeg gelijk gebleven.

Met 61.200 al opgeleverde woningen in de periode van 2018 t/m 2025 en ruim 190.000 woningen in planning voor de periode van 2026 t/m 2040 kan worden gezegd dat de Verstedelijkingsalliantie op koers ligt om haar bod van 170.000 woningen waar te maken.

Top-13 locaties

De Top-13 locaties zijn grote gebiedsontwikkelingen op binnenstedelijke locaties waar de Verstedelijkingsalliantie prioriteit aan geeft. Op deze locaties zijn in de periode van 2026 t/m 2040 in totaal 112.100 woningen voorzien. Dat is meer dan de helft van de totale beoogde woningbouwproductie in die periode. Op deze locaties spelen wel meerdere belemmeringen, die moeten worden weggenomen voordat er gebiedsontwikkeling kan plaatsvinden. De belangrijkste randvoorwaarden voor het slagen van deze woningbouw in de Top-13 gebieden zijn: de aanleg en verbetering van HOV-tracés en stations, verplaatsing van hindergevende bedrijfsactiviteiten, het wegnemen van geluidshinder, het omleiden van routes voor gevaarlijke stoffen, het verbeteren van de investeringscapaciteit van corporaties en het oplossen van netcongestie. Op alle locaties belemmert een combinatie van deze knelpunten (hoogwaardige) gebiedsontwikkeling en de haalbaarheid van de businesscases.

Delft
Den Haag
Dordrecht
Leiden
Rijswijk
Rotterdam
Schiedam
Zoetermeer

Overzicht: 8 gemeenten

Op deze pagina vindt u het overzicht van de verwachte woningaantallen per gemeente die deel uitmaakt van de Verstedelijkingsalliantie.

De VA Monitor houdt de woningbouwontwikkeling in de volgende gemeenten bij:

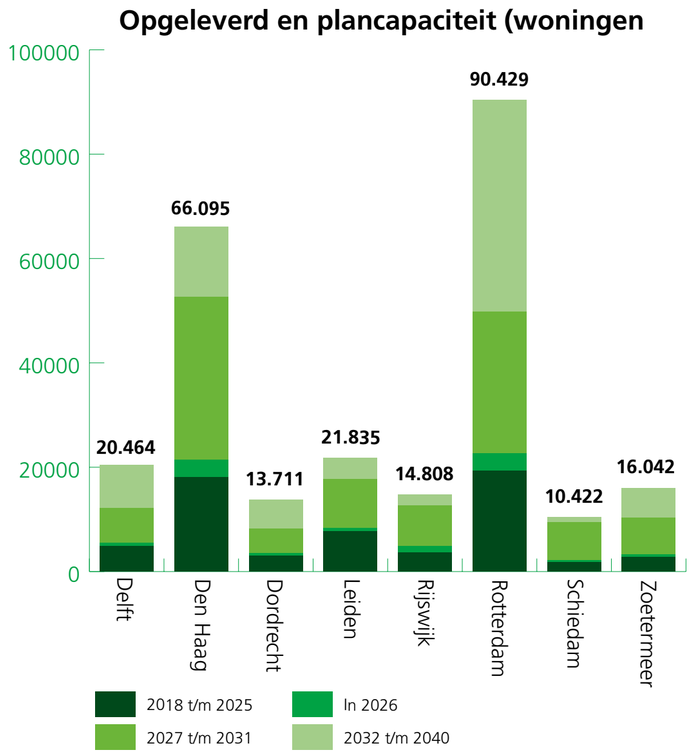
1. **Delft**
2. **Den Haag**
3. **Dordrecht**
4. **Leiden**
5. **Rijswijk**
6. **Rotterdam**
7. **Schiedam**
8. **Zoetermeer**

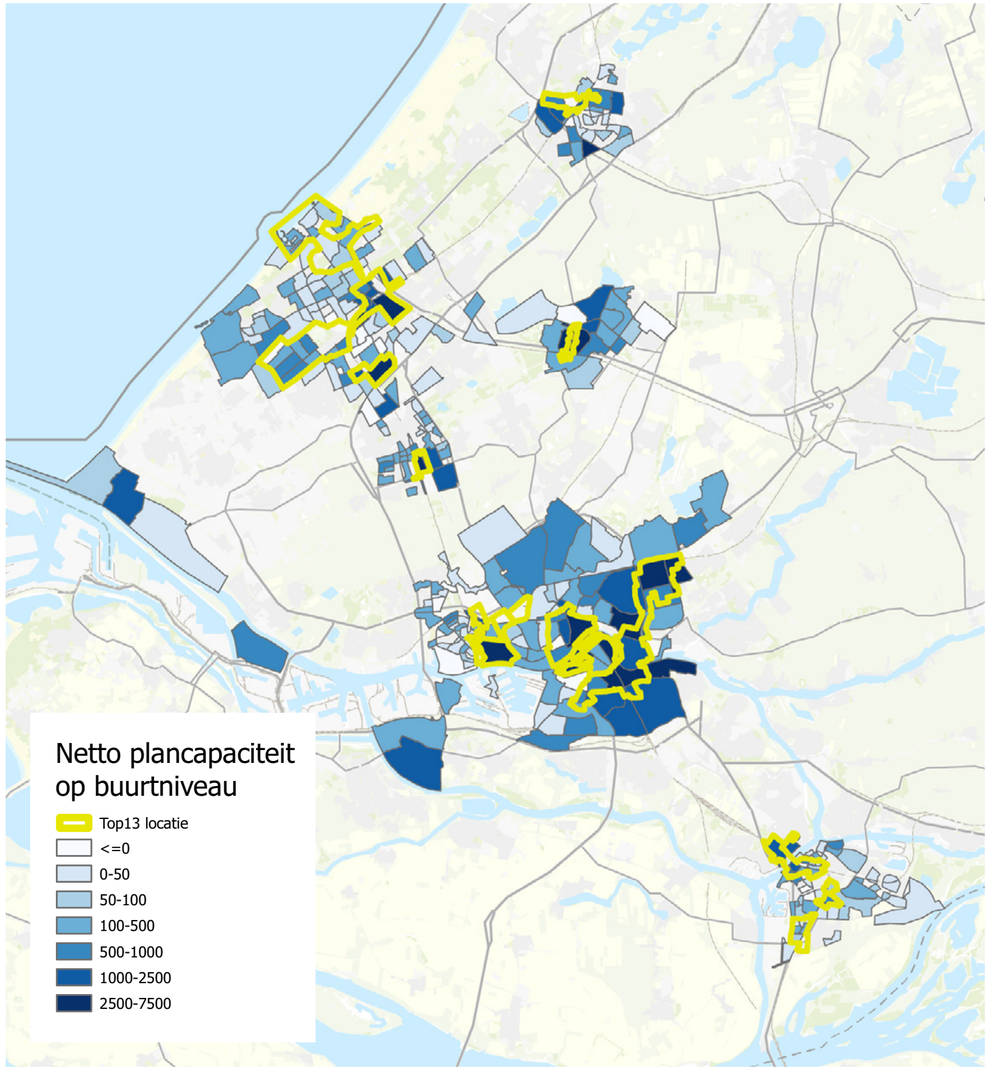


Bruto plancapaciteit 2026 t/m 2040

Netto plancapaciteit 2026 t/m 2040

Sloop 2026 t/m 2040





* Inclusief de vertrouwelijke plannen (netto 22.647 woningen in Den-Haag en 470 in Rijswijk) en de plannen voor 2.000 woningen in Zwijndrecht.

Delft

Delft ontwikkelt langs de lijnen van haar kernwaarden: historie, technologie, innovatie, creativiteit en de verbonden stad. Met inachtneming van deze kernwaarden worden de opgaven voor Delft tot en met 2040 ook in de Omgevingsvisie onderstreept:

- Delft, waar het goed en gezond leven is: sterke en leefbare woonwijken met goede en voldoende woningen voor iedereen
- Delft als stad van innovatie en technologie
- Historie, innovatie en creativiteit kleurt cultuur en toerisme in Delft
- Duurzaam Delft is klaar voor de toekomst
- Delft met voorzieningen voor iedereen
- Delft bereikbaar

Ambities

De Agenda Delft 2040 heeft de ambitie om 15.000 woningen toe te voegen tussen 2018 en 2040. Dit gaat hand in hand met de ambitie om daarnaast ook 10.000 banen toe te voegen.

Circa 4.500 van deze woningen zijn al gebouwd. Onder andere in Nieuw Delft, Schoemaker Plantage, en de wijk Buitenhof. De komende 10 jaar wordt de stad verder verdicht. Functiemenging is uitgangspunt: werken binnen woongebieden, wonen in werkgebieden, sport en cultuur in de wijk. Uiteraard moet dit zorgvuldig gebeuren en kan niet alles overal. Met oog voor de bestaande stad zorgen we voor een goed afgewogen groei van de woningvoorraad.

Deze groei van de woningvoorraad is hard nodig. De resterende groei in de periode 2025-2040 van circa 10.500 woningen beantwoordt aan de behoeftecijfers.

De plancapaciteit voor deze periode van netto circa 14.500 woningen (bruto 16.000) is nog ruimer dan de behoefte. Vanwege onvoorspelbare planvertraging- en uitval is deze overcapaciteit ten opzichte van de doelstelling noodzakelijk. De geplande groei is ambitieus, maar vanuit ruimtelijk perspectief wel realistisch.

Binnen alle prijssegmenten geldt een tekort, waarbij de nood in het betaalbare segment het hoogst is. De focus moet, in lijn met de Delftse Woonvisie 2023-2028 en de regionale afspraken, in de nieuwbouwprogrammering sterker komen te liggen op betaalbaarheid. Dit vraagt om bijsturing om voldoende sociale huur, middenhuur en betaalbare koop te realiseren.

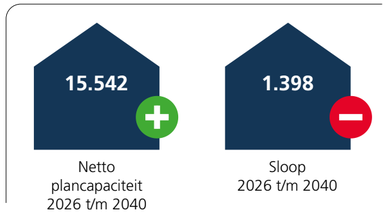
Knelpunten en uitdagingen

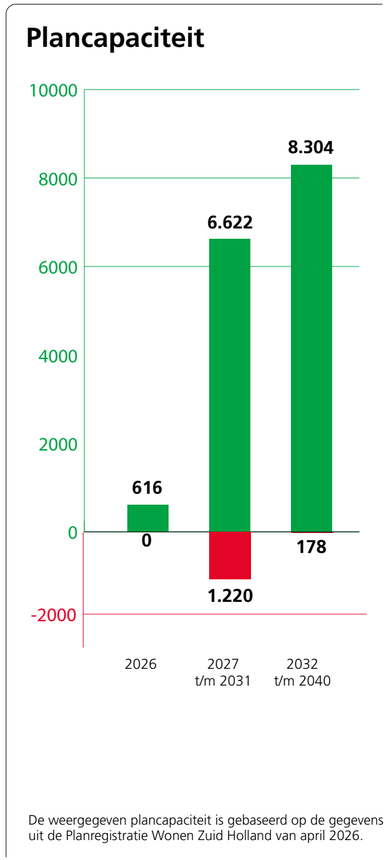
Ondanks de ruime plancapaciteit, is het realiseren van deze woningen een ingewikkelde opgave. Op dit moment worden stadsbreed diverse belemmeringen gesignaleerd, die per project kunnen verschillen. Deze hebben onder andere betrekking op:

- de financiële haalbaarheid van de businesscases
- de beperkte gemeentelijke grondpositie, de beschikbare capaciteit binnen de gemeentelijke organisatie (met name op planologisch en juridisch gebied)
- en het spanningsveld met de wensen van huidige bewoners ten aanzien van hun woonomgeving.

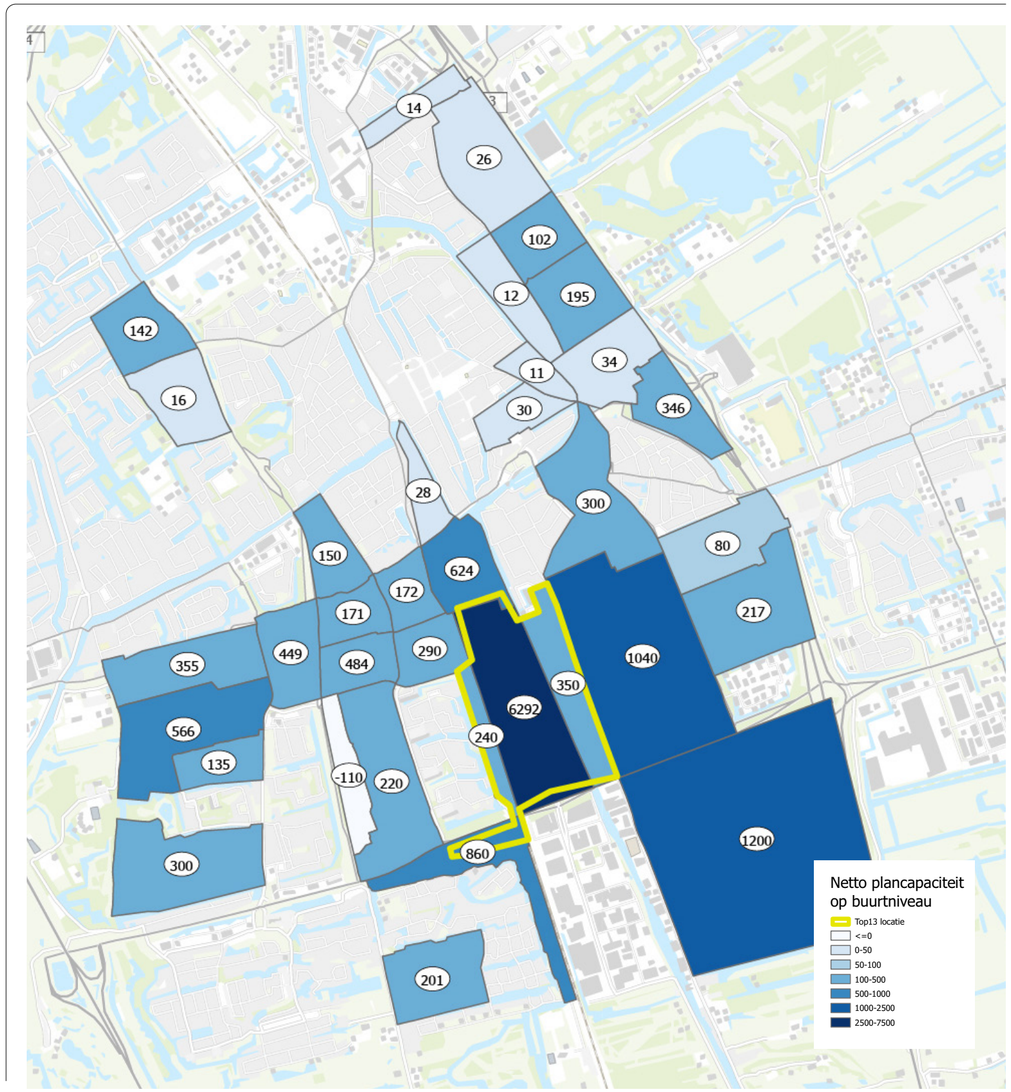
Top 13-locatie: Schieoevers

De grootste gebiedsontwikkeling Schieoevers ligt al meerdere jaren bij de Raad van State. In die tijd zijn al enkele stappen gezet, zoals het STAB-advies, maar er is nog steeds geen zittingsdatum bekend.





De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op de gegevens uit de Planregistratie Wonen Zuid Holland van april 2026.



Den Haag

In de nieuwe omgevingsvisie Den Haag 2050 – Thuis in een groene metropool aan zee – streeft Den Haag ernaar in 2050 rechtvaardig en inclusief, gezond en veilig, economisch vitaal, klimaatbestendig, klimaatneutraal, natuurinclusief en duurzaam bereikbaar te zijn. En dit alles met een betaalbare toekomstbestendige woningvoorraad.

Tot 2035 combineren we de focus op het Central Innovation District (CID), de Binckhorst en Zuidwest – waar de grootste bouwproductie plaats vindt – met kleinschalige verdichting in de bestaande stad. Na 2035 neemt de groeipotentie van de grote ontwikkelgebieden af en verschuift het accent naar locaties verspreid over de hele stad.

We verwachten tot 2050 een netto groei van 77.000 tot 107.000 inwoners. In lijn met de afspraken uit de Woondeal Haaglanden neemt Den Haag 30.000 woningen tot 2030 voor haar rekening. We houden er rekening mee dat de afspraken, gericht op een hoge bouwproductie verlengd worden tot 2035. Voor de periode 2035-2050 houden we voor nu rekening met een bouwtempo van zo'n 2.000 woningen per jaar. Onderdeel daarvan is hoogwaardig OV met de zogenoemde schaalsprong OV. Deze schaalsprong begint met het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van de Binckhorst (Vlietlijn).

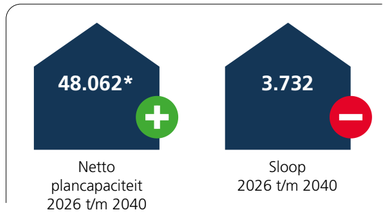
Het CID vormt het economische knooppunt in de stad, door haar ligging tussen en rondom de drie IC-stations Hollands Spoor, Centraal en Laan van NOI. In het CID is sprake van een omvangrijke programmatische toevoeging van wonen, werken en voorzieningen, het doorbreken van grote infrastructurele barrières en verplaatsen van verouderde bedrijvigheid.

Er vindt verdere knooppunt ontwikkeling langs de Oude Lijn plaats met een nieuw stationskwartier bij Moerwijk en Mariahoeve.

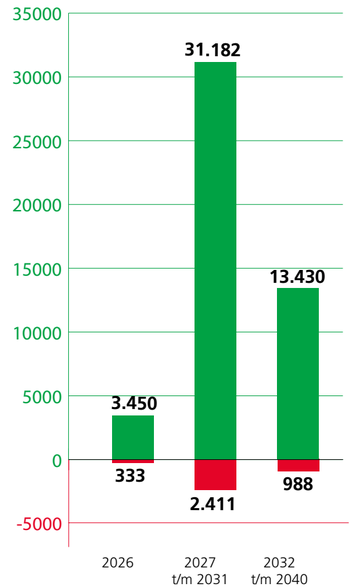
Top 13-locatie: CID-Binckhorst
De Binckhorst transformeert de komende decennia naar een groene, waterrijke en duurzame wijk met een hoogstedelijk karakter. De nadruk ligt op het mengen van functies in hoge dichtheid met een kwalitatieve groene openbare ruimte. Randvoorwaardelijk voor de transformatie zijn de aanleg van een hoogwaardige OV-verbinding en een snelle fietsverbinding, in combinatie met een fijnmazig fietsnetwerk en een stadspark.

Top 13-locatie: Scheveningen Internationale Zone
Scheveningen – Internationale Zone bestaat uit Haven, dat zich ontwikkelt tot een gebied dat ruimte biedt aan de visserij, innovatieve Noordzee bedrijvigheid en offshore dienstverlening om te werken, leren en innoveren, en Bad, dat zich ontwikkelt tot een vier-seizoenen-badplaats. Met een mix van uitgaansfuncties, musea, evenementen en een breed aanbod aan overnachtingsmogelijkheden. Goede bereikbaarheid en ontsluiting via de schaalsprong OV (Koningscorridor) is daarvoor randvoorwaardelijk. In de Internationale Zone wordt ingezet op een internationaal concurrerend vestigingsklimaat waarin economische ontwikkeling en banen kunnen floreren en waarbij strategisch locatie beleid een bijdrage levert aan de leefbaarheid van het gebied.

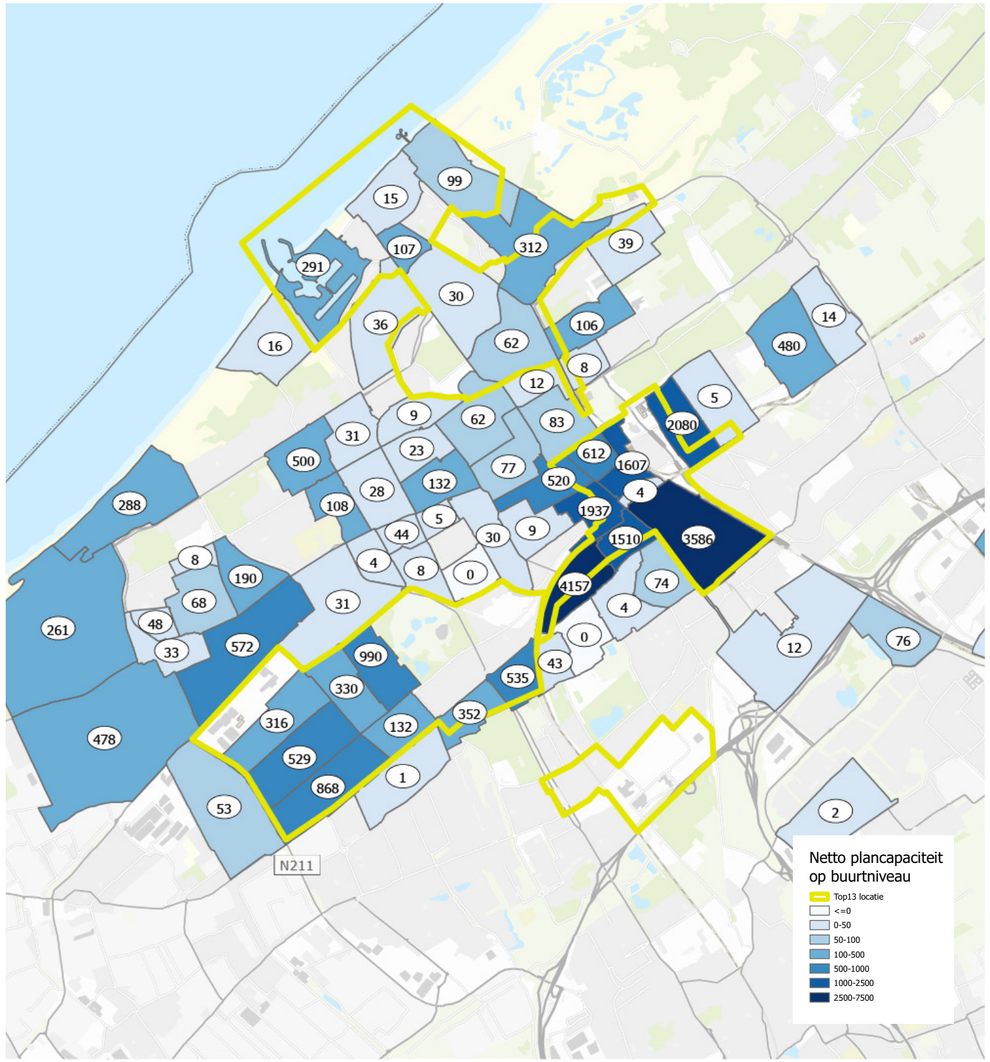
Top 13-locatie: Zuidwest
In Zuidwest worden, in lijn met de vastgestelde structuurvisie voor dit gebied, 10.000 woningen toegevoegd met een bijpassende voorzieningenstructuur. Ook staan investeringen op de planning voor de Zuidwestlandcorridor, de openbare ruimte en groenstructuren. Ook na 2040 zien we verdere verstedelijkingskansen binnen Zuidwest. Daarin krijgt winkelcentrum Leyweg een grotere betekenis. Het gebied rondom station Moerwijk verandert in een stationskwartier, een gemengd gebied met woningen en een cluster van opleidingen en bedrijven.



Plancapaciteit



* De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op de gegevens uit de Planregistratie Wonen Zuid Holland van april 2026, en is inclusief vertrouwelijke plannen.



Dordrecht en Zwijndrecht

De Drechtsteden hebben een groeiambitie geformuleerd, om de achterblijvende sociaal-economische positie van de regio te versterken.

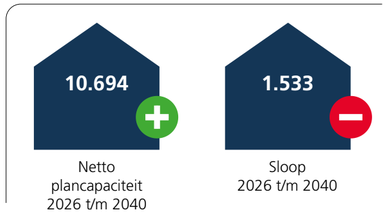
De pijlers hieronder zijn:

- Het creëren van meer banen.
- Het verbeteren van de bereikbaarheid (vooral op het gebied van openbaar vervoer).
- Het toevoegen van 25.000 woningen in vooral het duurdere segment.

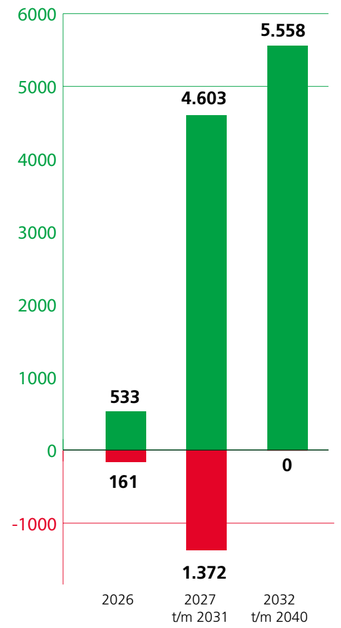
Dit laatste om de behoefte aan woningen in te kunnen vullen en om de woningvoorraad meer in balans te krijgen. Het gaat hierbij met name om de Spoorzones Dordrecht-Zwijndrecht, rond de MerwedeLingelijn en hoogwaardige woonmilieus aan het water.

Top 13-locatie: De Spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht
De Spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht (nu StadsAs Dordt en Dizstrikt Zwijndrecht) kent meerdere strategisch en centraal gelegen locaties die Dordrecht en Zwijndrecht naar wonen willen laten transformeren, zonder uitzondering in een binnenstedelijke setting en te ontsluiten met goed hoogwaardig openbaar vervoer, variërend van het Maasterras (Dordrecht en Zwijndrecht) aan de entree van de stad via de beide stations tot aan Leerpark en Amstelwijck In Dordrecht en Walburg in Zwijndrecht.

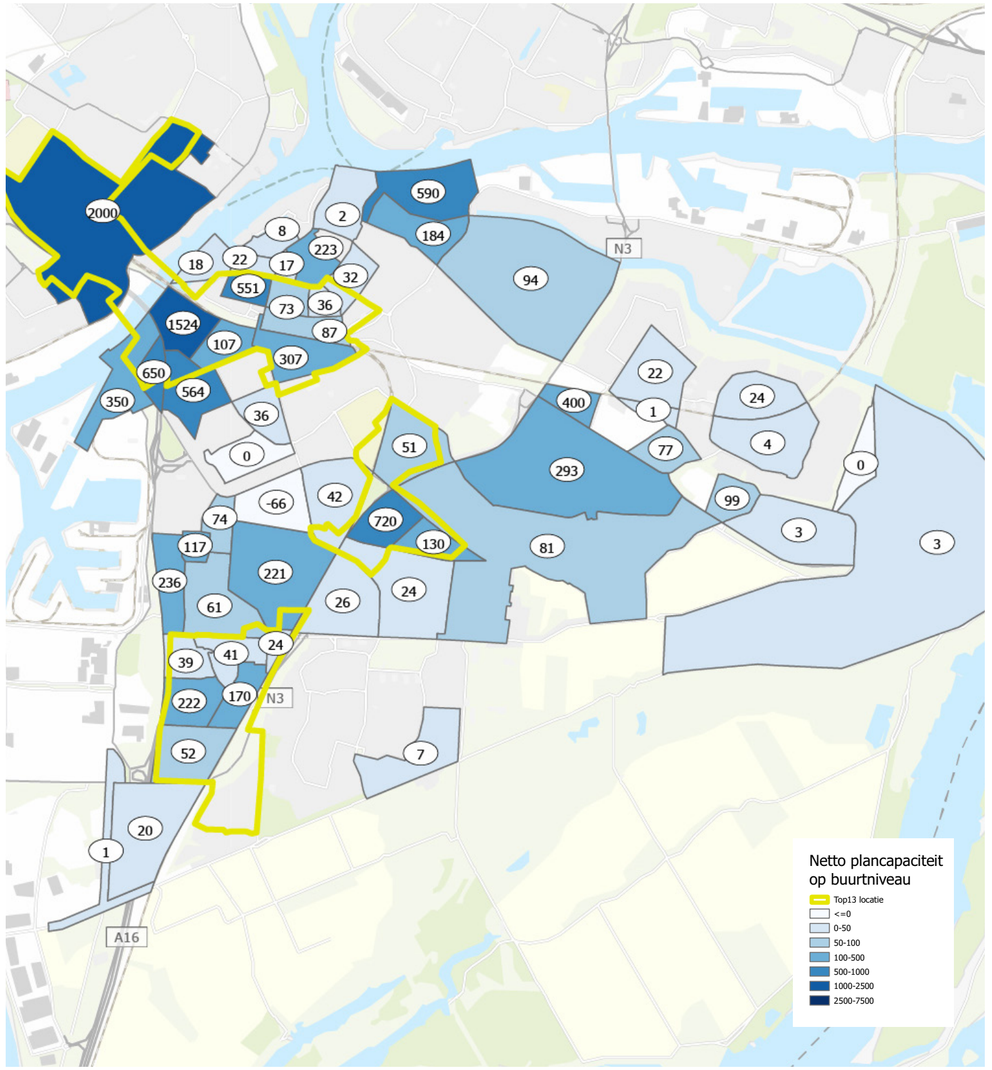
Er is een gemengd woon- en werkmilieu voorzien met circa 9.000 woningen en circa 2.500 arbeidsplaatsen. De diverse locaties in de Spoorzone bevinden zich in verschillende planfasen variërend van uitvoering, voorbereiding tot initiatief. Ze kennen ook een grote diversiteit aan woonmilieus waaronder meer dorpse/landelijke woonmilieus. Daardoor is het mogelijk verspreid over de tijd een gevarieerd woningaanbod tot stand te brengen.



Plancapaciteit



* De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op de gegevens uit de Planregistratie Wonen Zuid Holland van april 2026, en aangevuld met 2.000 woningen in Zwijndrecht.



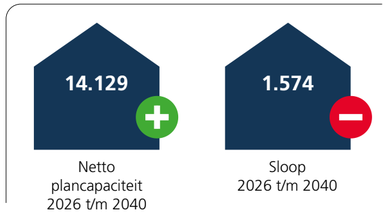
Leiden

Leiden zet al enkele decennia succesvol in op de versterking van haar profiel als ‘Stad van Ontdekkingen’, gericht op kennis en cultuur als belangrijkste economische pijlers. Met name de stormachtige groei van de sectoren ‘Life Science & Health’ en ‘Space’ op het Leiden Bio Science Park, met een aandeel van ongeveer 70% in de totale regionale werkgelegenheidsgroei, is van groot belang voor de welvaartsontwikkeling in de Leidse regio en voor de internationale concurrentiepositie van Nederland. Deze economische ontwikkeling draagt echter ook bij aan de druk op de Leidse en regionale woningmarkt.

Voor de periode 2025-2040 is er een regionale behoefte van ca. 30.000 woningen voorzien. Leiden bouwt daarvan 11.400 woningen tot 2040 (peildatum 1 januari 2025) en daarnaast woonruimte voor 2.000 studenten tot 2040.

Top 13-locatie: Leiden Campus

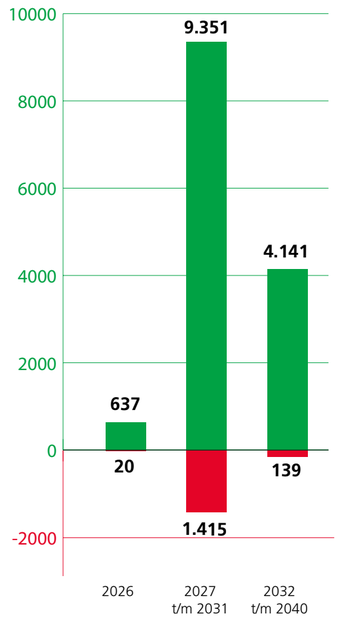
In de directe omgeving van station Leiden Centraal werkt de gemeente Leiden aan een groot aantal projecten, die samen de omvangrijke gebiedsontwikkeling ‘Leiden Campus’ vormen. Met een nieuwbouwprogramma van ongeveer 6.500 woningen (waarvan sinds 1 januari 2021 ca. 1.700 zijn gerealiseerd) wordt in dit gebied – dat volledig binnen de first & last mile van het station is gelegen – een significant deel van de stedelijke woningbouwopgave bediend. Maar Leiden Campus is ook van groot belang voor de regionale en (inter)nationale economie, door de aanwezigheid van het Leiden Bio Science Park in het gebied. Op dat Bio Science Park wordt tot 2040 ongeveer 220.000 m² kantoor-, laboratorium- en onderwijsruimte toegevoegd om de groei van het aantal werknemers op het park van ruim 25.000 nu tot ca. 35.000 in 2040 te faciliteren. Daarnaast wordt ongeveer 60.000 m² kantoorruimte toegevoegd in het Stationsgebied. Hier wordt een groei van 4.000 arbeidsplaatsen verwacht.



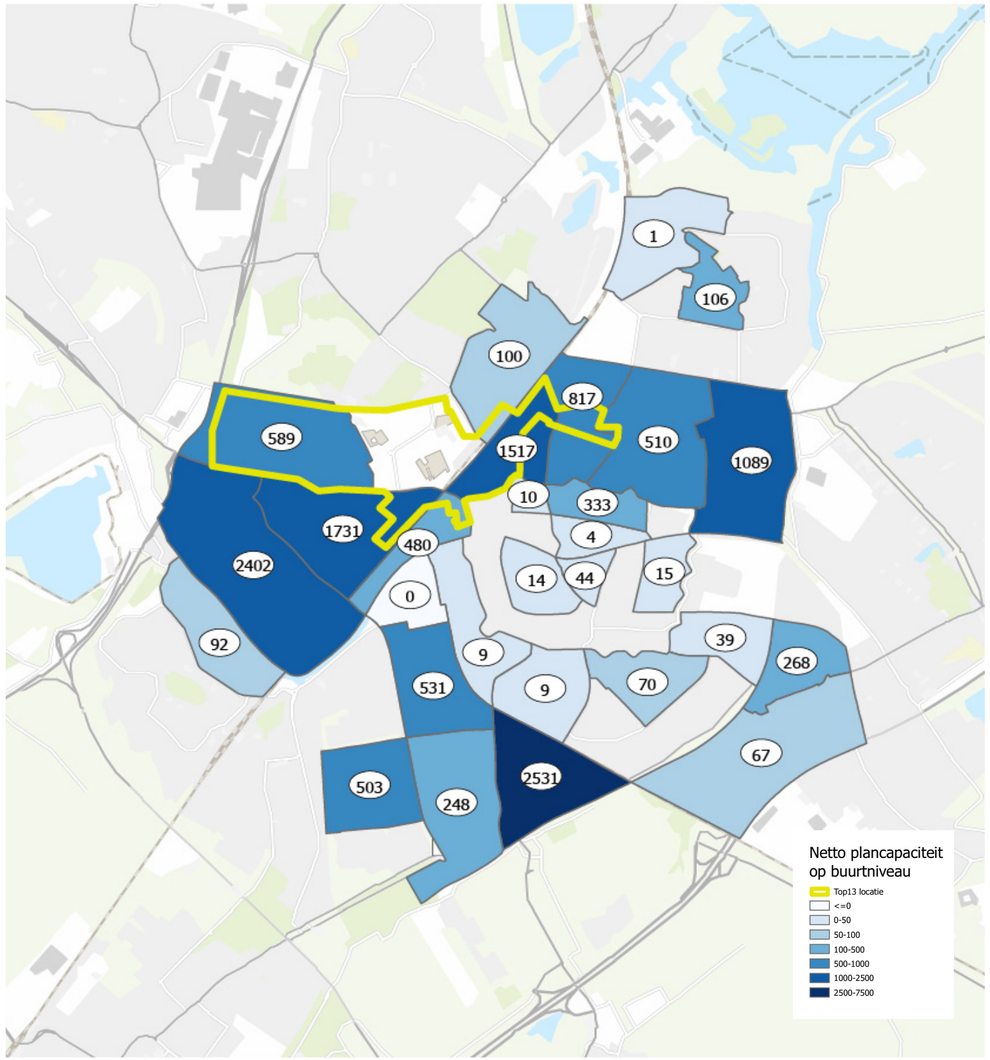
Netto plancapaciteit 2026 t/m 2040

Sloop 2026 t/m 2040

Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op de gegevens uit de Planregistratie Wonen Zuid Holland van april 2026.

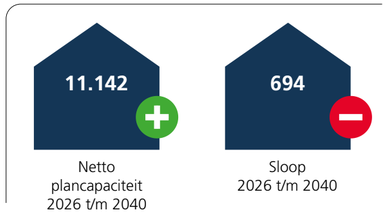


Rijswijk

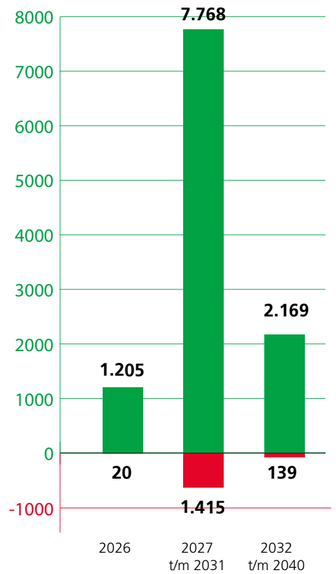
Rijswijk is één van de sterks groeiende gemeentes van Nederland. Met een geprogrammeerde toename van ruim 10.000 woningen groeit het aantal woningen in heel Rijswijk met ca. 40%. Die nieuwbouw vindt hoofdzakelijk plaats in twee deelgebieden. Enerzijds wordt de laatste fase van de uitbreidingslocatie Rijswijk Buiten gerealiseerd met voornamelijk grondgebonden woningen (ca. 1200). Anderzijds worden veel leegstaande kantoor- en winkelpanden getransformeerd. Deze transformatie vindt voornamelijk plaats in de zogenaamde Stadsas, het hoogstedelijk gebied van Rijswijk. In dit gebied gaat het bijna uitsluitend om het toevoegen van appartementen. Rijswijk kent een relatief groot aandeel van goedkope meergezinshuurwoningen. Om qua prijscategorieën een gevarieerder aanbod aan woningen te bereiken is bij veel gebiedsontwikkelingen in de planvorming ingezet op duurdere woningen. Sinds de raadsverkiezingen in 2022 is dit beleid echter bijgestuurd. Daardoor is bij veel gebiedsontwikkeling het percentage betaalbare woningen vergroot en zet de gemeente zich in om de voorraad aan sociale woningen op minimaal 30% te houden.

Top 13-locatie: Rijswijk Stadsas

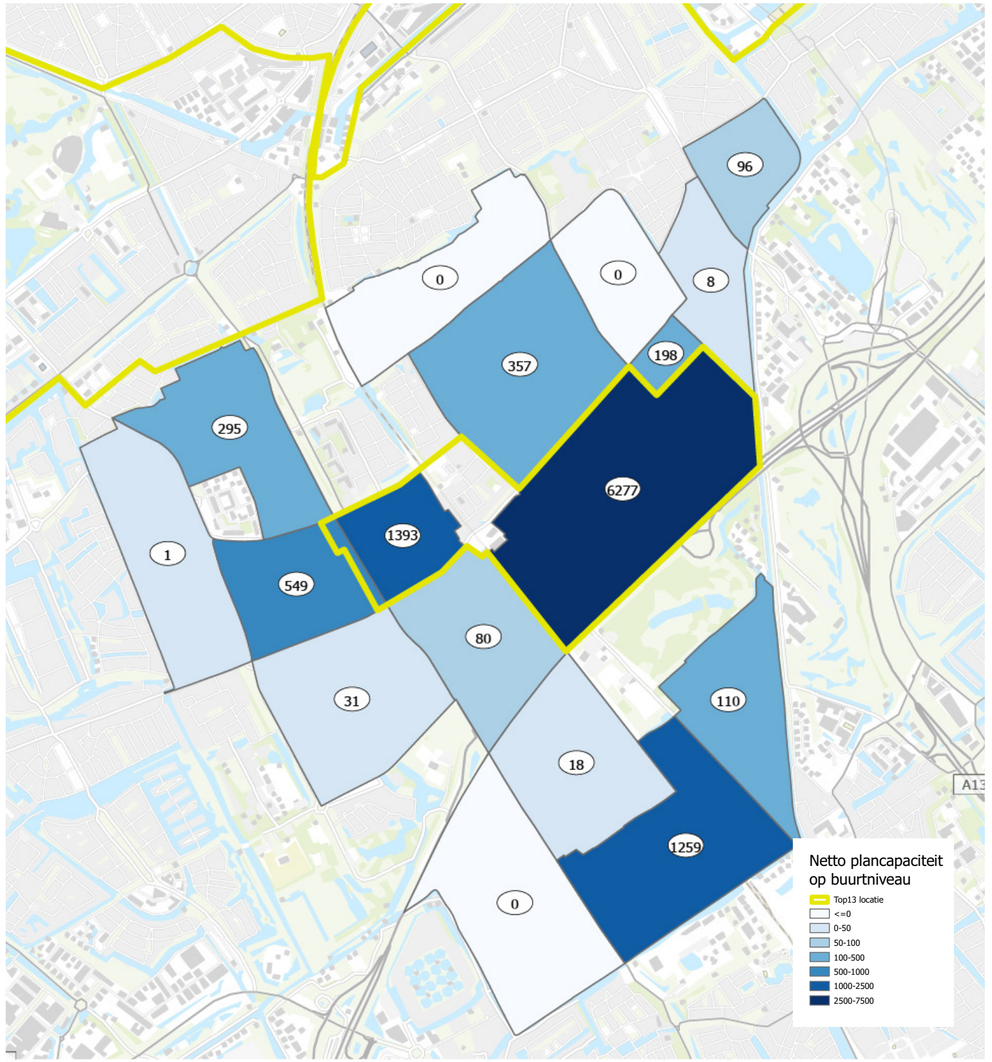
De Stadsas bestaat uit de gebieden Bogaard Stadscentrum (voorheen winkelcentrum In de Bogaard), het stationsgebied, de randen van de Plaspoelpolder en een herstructurering van een corporatie. Daarnaast lopen er diverse kleinere locatie herontwikkelingen en is het stationsgebied als een nieuw gebied opgepakt. De Stadsas zal zich conform de Stadsvisie ontwikkelen tot een modern stedelijk gebied met behoud van de groene identiteit van Rijswijk. Circa 80% van de te bouwen woningen worden in dit gebied gebouwd. Zowel Bogaard stadscentrum als de Plaspoelpolder transformeren deels van monofunctionele gebieden naar gemengde werk-woongebieden.



Plancapaciteit



* De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op de gegevens uit de Planregistratie Wonen Zuid Holland van april 2026, en is inclusief vertrouwelijke plannen.

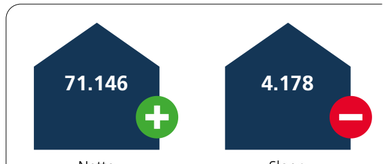


Rotterdam

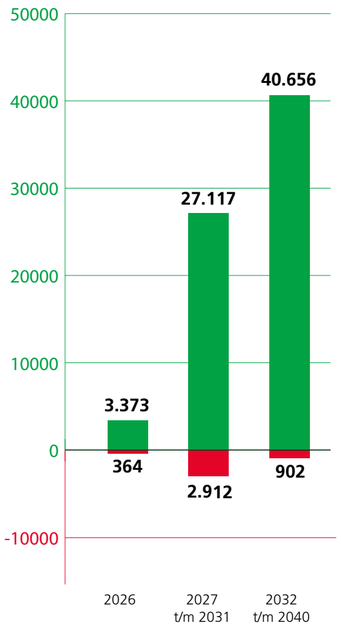
Rotterdam heeft een grote ambitie voor de komende decennia. Tot 2040 hebben we behoefte aan 50.000 - 75.000 nieuwe woningen. We realiseren deze woningen binnenstedelijk en op goed bereikbare plekken. Goede groei is echter meer dan alleen het bouwen van woningen. In de omgevingsvisie, vastgesteld in 2021, hebben we vijf perspectieven voor goede groei opgesteld: inclusief, gezond, duurzaam, compact en productief. We vergroenen de stad en maken de stad klimaatbestendig, we investeren in bereikbaarheid, we zetten in op vitale wijken en zorgen voor voldoende voorzieningen nabij, we zetten onze schouders onder de energie- en grondstoffentransitie en we maken de economie klaar voor de toekomst. We gebruiken groei om de stad nog beter te maken.

Top 13-locaties: Binnenstad, Merwe-Vierhavens, Kralingse Zoom en Van Nelleknoop

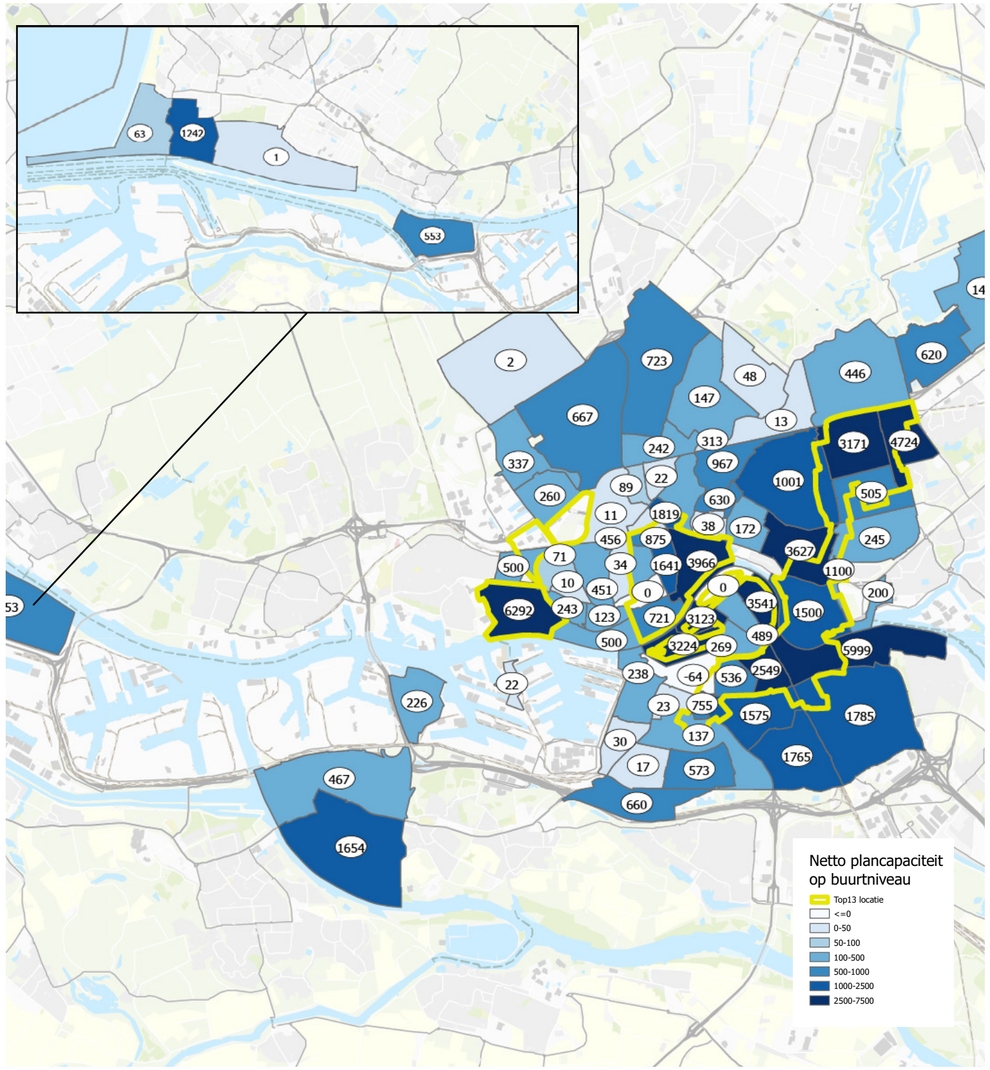
Tot 2040 heeft Rotterdam een behoefte aan 50.000 tot 75.000 nieuwe woningen. Op veel plekken in de stad zijn afgelopen jaren al nieuwe woningen gebouwd en wordt ook de komende decennia doorgebouwd. Er is een aantal plekken waar grootschalige gebiedsontwikkelingen met veel nieuwe woningen nu of in de toekomst gaan plaatsvinden. Dit zijn de binnenstad, Merwe-Vierhavens en het gebied tussen de Alexanderknoop en Zuidplein (de Oostflank). Daarnaast is er een aantal gebieden waar ontwikkeling zeer sterk samenhangt met de Oude Lijn, bijvoorbeeld de Van Nelleknoop en het gebied tussen Kralingse Zoom en Stadionpark (onderdeel van de Oostflank).



Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op de gegevens uit de Planregistratie Wonen Zuid Holland van april 2026.



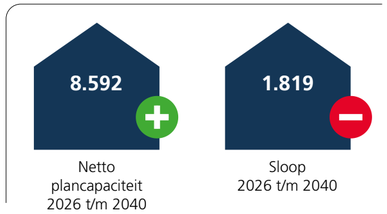
Schiedam

Schiedam heeft de ambitie om de sociale stijging in de stad te faciliteren en tegemoet te komen aan de toenemende vraag naar woningen tot 2040. De groei wordt als kans voor de stad gezien om zowel het aantal woningen te vergroten als om de kwaliteit en de balans van de woningvoorraad te verbeteren. In de nieuwe woonvisie zijn in 2020 mogelijke woningbouwlocaties in beeld gebracht en in potentie biedt dit ruimte voor het realiseren van bruto ca. 11.400 woningen tot 2040 (netto ca. 9.500 woningen).

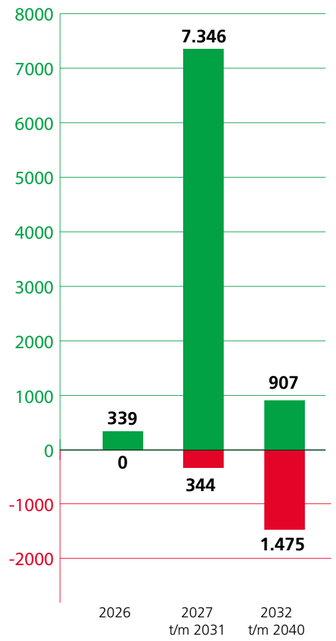
Top 13-locatie: Schieveste-Nieuwe Mathenesse
Het plangebied voor 3.500 woningen op Schieveste maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Schiedistrict. Het ligt ‘bovenop’ de openbaar vervoersknoop Schiedam Centrum, die met trein, bus, metro en tram uitermate goed bereikbaar is voor haar nieuwe en bestaande inwoners.

Ook als eerste IC-treinstation is het een veelgebruikt station voor overstappers op de Oude Lijn vanaf de feeders Hoekse Lijn en de metrolijn uit de richting Voorne-Putten. Schieveste is een belangrijk passtuk tussen bedrijventerreinen, infrastructuur en de bestaande stad. Gebieden worden hiermee beter met elkaar en met het openbaar vervoer verbonden.

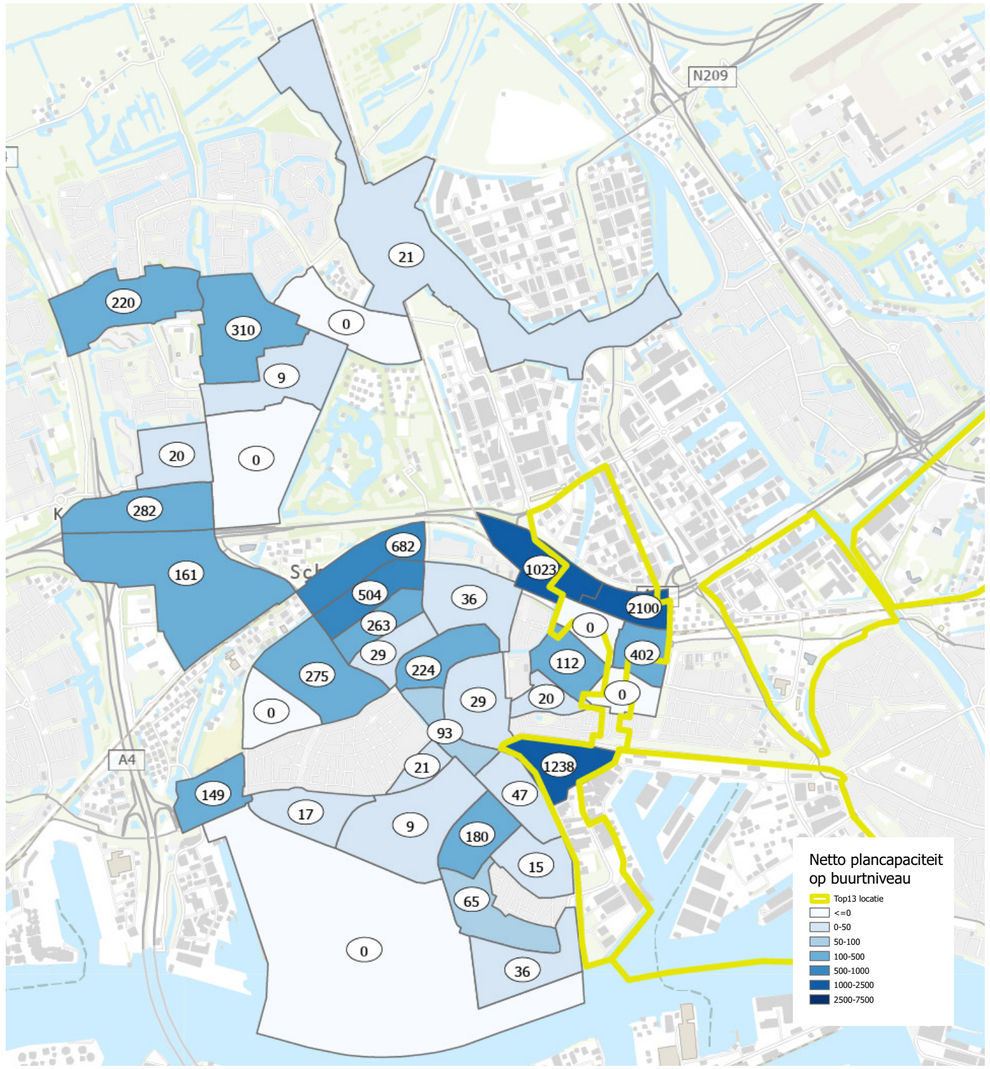
Nieuw-Mathenesse, als onderdeel van de toplocatie M4H/ Nieuw-Mathenesse, aan de zuidkant van de stad ligt op 5 minuten fietsen van het station Schiedam-Centrum. Alleen aan de rand van het plangebied staan nu woningen en de rest isbedrijventerrein. Met de verkoop van een voormalige glasfabriek is er ruimte ontstaan voor het toevoegen van 1.300 woningen en het uitbreiden van de stad naar het zuiden. Richting het oosten sluit Nieuw-Mathenesse daarmee aan op de plannen van Rotterdam in het M4H-gebied die ook nieuwe woongebieden gaan toevoegen en mengen met bedrijvigheid.



Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op de gegevens uit de Planregistratie Wonen Zuid Holland van april 2026.



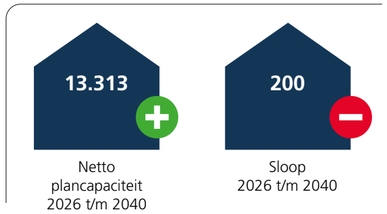
Zoetermeer

Zoetermeer is een jonge stad, maar desondanks inmiddels toch ruim 60 jaar oud. Om als stad gezond te blijven moet Zoetermeer blijven bewegen. Het stadsbestuur zet daarom aan de hand van de nieuwe Stadsvisie 'Zoetermeer 2040' in op het maken van een brede doorontwikkeling op het gebied van zowel de fysieke als sociale ontwikkeling van de stad. Een belangrijke pijler onder Zoetermeer 2040 vormt de woningbouwopgave.

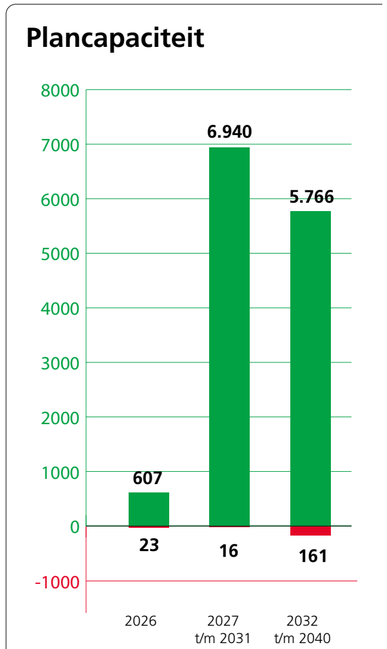
Inmiddels is door de gemeenteraad een binnenstedelijk woningbouwprogramma met 10.000 nieuwe woningen tot 2030 en een zoekopgave tot 16.000 woningen vastgesteld. Daarnaast wijst een doorkijk naar 2040 uit dat er samen met de buren van Zoetermeer een uitbreiding tot 30.000 woningen mogelijk is. Deze aantallen halen we alleen als er flinke investeringen in de rijksinfrastructuur (met name HOV) van en naar Zoetermeer van de grond komen.

Top 13-locatie: Entreegebied

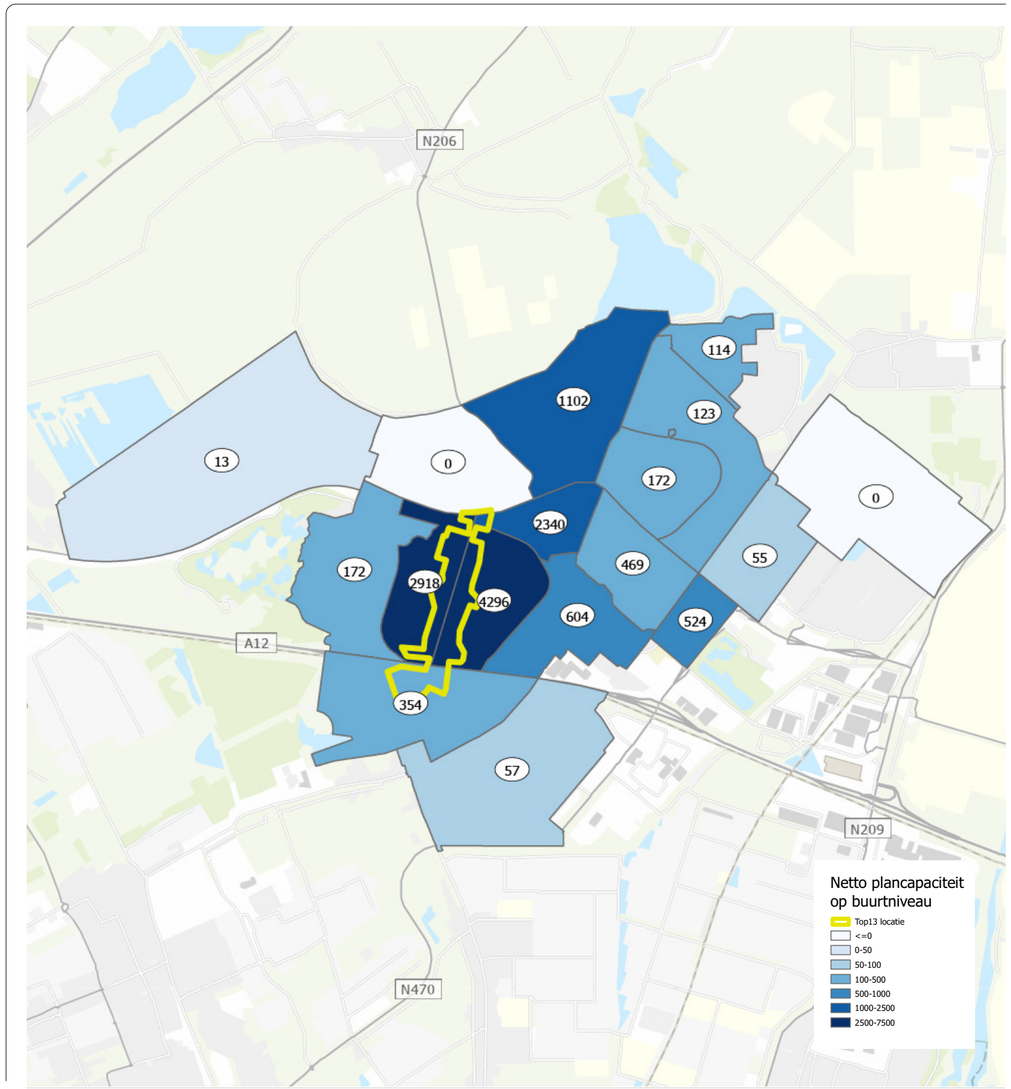
Het Entreegebied Zoetermeer is beoogd te transformeren tot een levendig stadsgebied met gemengd wonen-werken, waar nu grootschalige (grotendeels leegstaande) kantoren langs een invalsweg het beeld bepalen. De herontwikkeling naar een Stadsstraat, mogelijk inclusief innovatief OV, in combinatie met het versnipperd bezit is een grote uitdaging. Samenwerking en een slim ontwerp staan centraal.



Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op de gegevens uit de Planregistratie Wonen Zuid Holland van april 2026.



Alle locaties

Op deze pagina vindt u het overzicht van de verwachte woningaantallen per ontwikkellocaties.

De VA Monitor houdt de woningbouwontwikkeling in de volgende TOP 13 locatie bij:

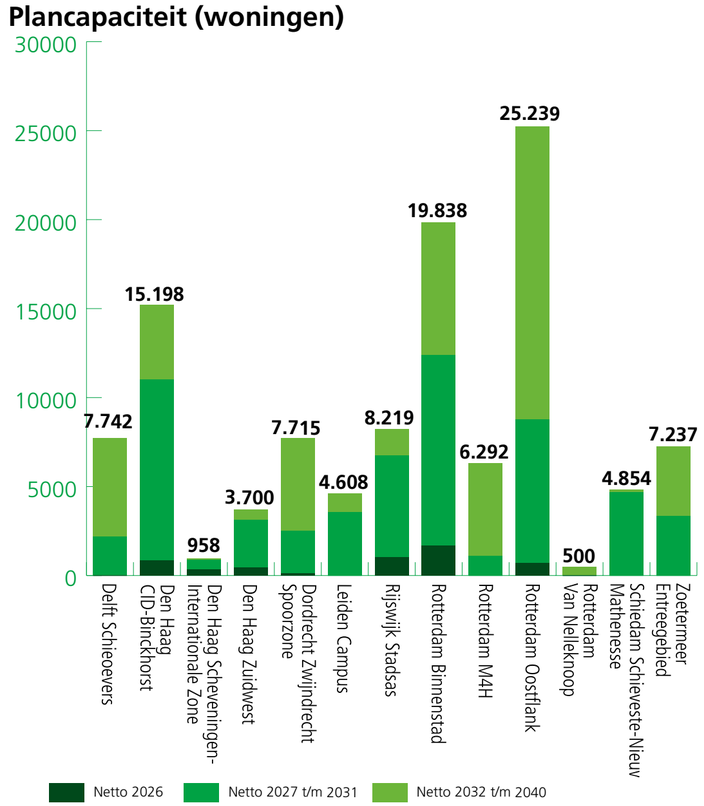
1. **Delft Schieoevers**
2. **Den Haag CID-Binckhorst**
3. **Scheveningen Internationale Zone**
4. **Den Hague Zuidwest**
5. **Dordrecht Spoorzone: StadsAs en Diztrikt Zwijndrecht**
6. **Leiden Campus**
7. **Rijswijk Stadsas**
8. **Rotterdam Binnenstad**
9. **Rotterdam Kralingse Zoom**
10. **Rotterdam M4H**
11. **Rotterdam Van Nelleknoop**
12. **Schiedam Schieveste-Nieuwe Mathenesse**
13. **Zoetermeer Entreegebied**

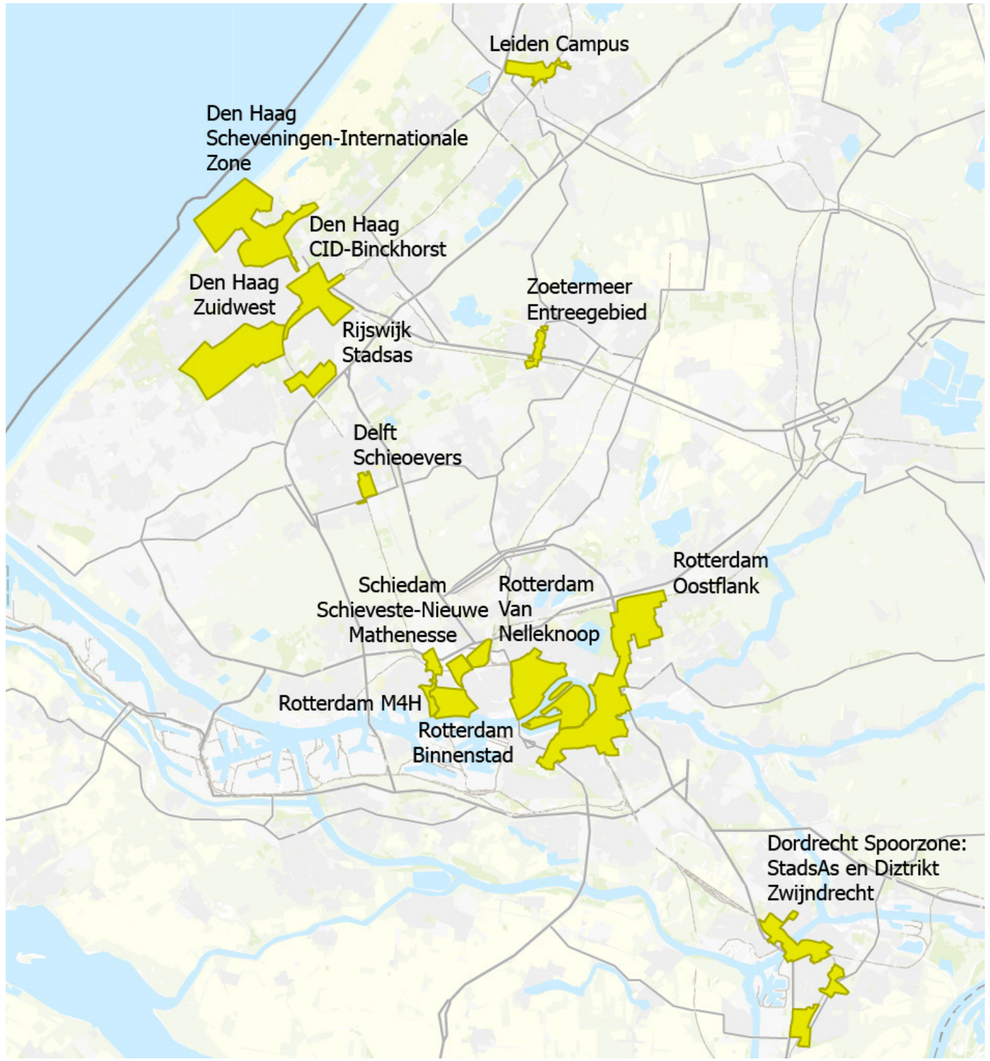


Bruto plancapaciteit 2025 t/m 2040

Netto plancapaciteit 2025 t/m 2040

Sloop 2025 t/m 2040





* Inclusief de aanvullende plannen (2.000 woningen) in Zwijndrecht (deel van toplocatie Dordrecht StadsAs en Diztrikt Zwijndrecht)

Delft Schieoevers

Van de totale groei van Delft levert Schieoevers de grootste bijdrage. Schieoevers Noord transformeert van bedrijventerrein naar een gemengd werk-woongebied.

We beginnen met de ontwikkeling van het Kabeldistrict en Nieuwe Haven. Na vaststelling van de gebiedsvisie in 2025 is ook de ontwikkeling rondom Station Delft Campus gestart. Hiervoor hebben we middelen vanuit de Woningbouwimpuls en de versnellingsgelden ontvangen. De vraag die in deze gebiedsontwikkeling centraal staat, is: hoe kunnen we hier een goed stadsmilieu creëren zonder de bestaande bedrijvigheid in de weg te zitten? Een deel van de huidige ruimte voor hoge milieu categorieën en/of watergebonden bedrijvigheid wordt vervangen door woningbouw of andersoortige bedrijvigheid. Voor bedrijvigheid in de hoge milieucategorie wordt ruimte geboden op Schieoevers Zuid.

Ambities

Aan de oevers van de Schie ontstaat een levendig, divers en kleurrijk stuk stad. Een plek waar innovatie werkelijkheid wordt. Waar duurzaamheid en nieuwe ontwikkelingen elkaar ontmoeten. En waar wonen, werken en recreëren nieuwe combinaties vormen.

Voor de ontwikkeling van Schieoevers Noord gelden 5 uitgangspunten:

1. Een levendig gemengd stedelijk gebied
2. Sociaal en cultureel divers
3. Innovatieve maakindustrie
4. Goede verbindingen en nieuwe mobiliteit
5. Een gezonde en duurzame omgeving

Stand van zaken

In 2019 is door de gemeenteraad het Ontwikkelplan Schieoevers Noord vastgesteld. Samen met het Milieueffectenrapport en het Ruimtelijk Kwaliteitskader (vastgesteld in 2021) biedt het ontwikkelplan de kaders en de randvoorwaarden voor het gebied. De gemeenteraad heeft op 18 oktober 2022 bestemmingsplan Schieoevers Noord (Kabeldistrict en Nieuwe Haven) vastgesteld. Dit bestemmingsplan is nu in behandeling bij de Raad van State. Er zijn daar circa 3.500 woningen in voorbereiding, in combinatie met innovatieve bedrijvigheid en voorzieningen. Naar verwachting volgt in eerste helft van 2027 een uitspraak door de Raad van State, waarna de bouw van de eerste woningen kan starten.

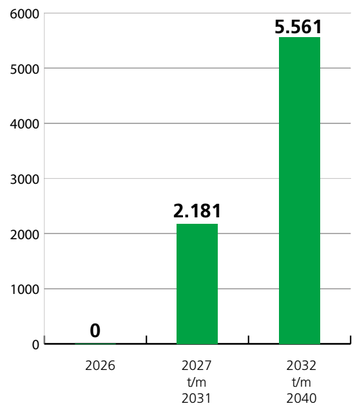
Knelpunten en uitdagingen

- Hoe zorgen we voor goede menging wonen en werken en hoe creëren we meer hoogwaardig en innovatieve bedrijvigheid?
- Hoe zorgen we dat het gebied ook een sociaal inclusief gebied wordt?
- Hoe verbinden we Schieovers met de bestaande stad en in het bijzonder Station Delft Campus?
- Beleidsmatige hoeveelheid HMC en watergebonden bedrijventerrein versus feitelijk gebruik
- Kostenverhaal en samenwerking met marktpartijen
- Verkeersdruk op Kruithuisweg (N470) en vooral aansluitingen op A13 en A4
- Wens tot gebruik van de nieuwe sporen (extra stops) en stimuleren fietsgebruik

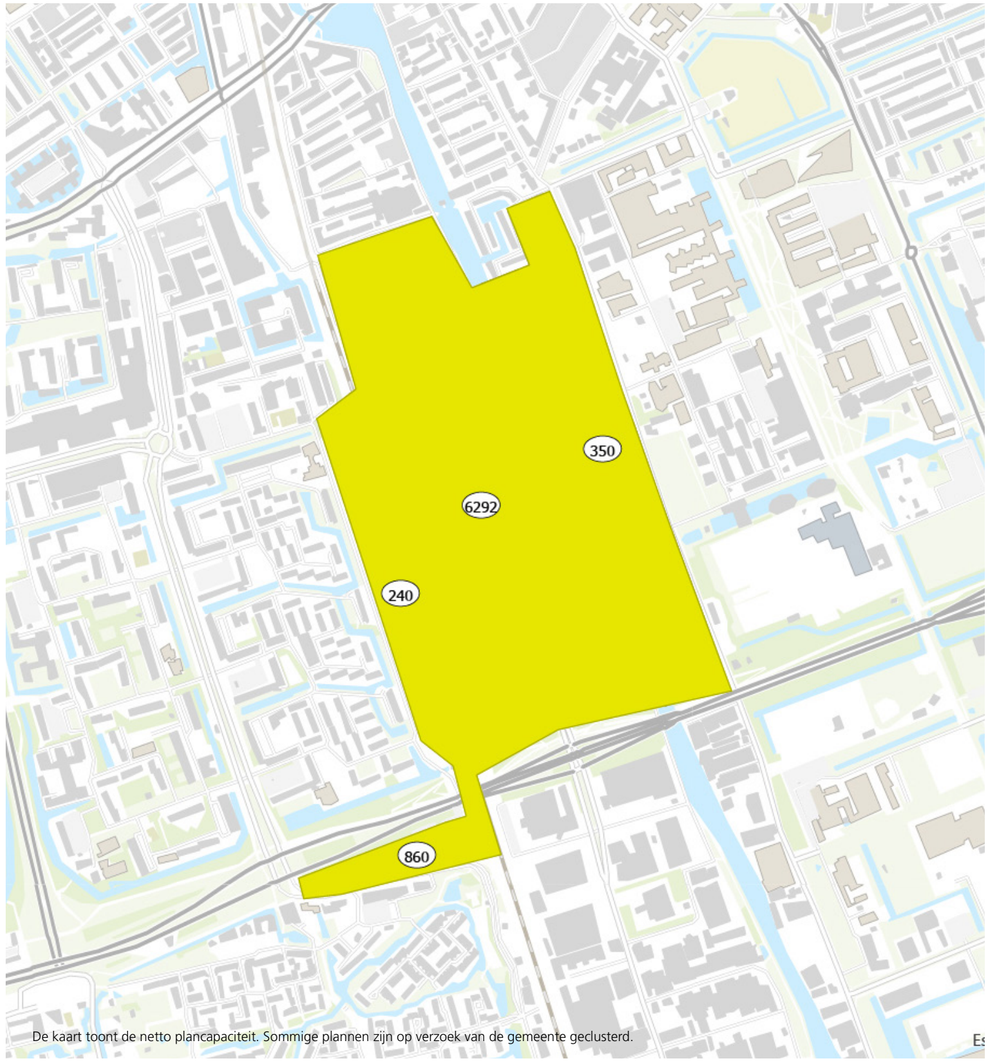
Een deel van de opgaven is een ontwerpopgave, een deel van de opgaves is financieel van aard. Samen met de gebiedspartners, de regio en andere overheden pakken we deze opgaves aan.



Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op de gegevens uit de Planregistratie Wonen Zuid Holland van april 2026.



De kaart toont de netto plancapaciteit. Sommige plannen zijn op verzoek van de gemeente geclusterd.

Den Haag CID-Binckhorst

Het gebied van het Central Innovation District (CID) vormt een economisch knooppunt in de stad door haar strategische ligging tussen en rondom de drie intercity stations Den Haag Hollands Spoor, Den Haag Centraal en Den Haag Laan van NOI. Het is een levendig, hoogstedelijk gebied waar wonen, werken, leren en ontmoeten de komende jaren steeds meer samenkomen. In het CID is sprake van een omvangrijke programmatische toevoeging van woningen, kantoren en voorzieningen, het doorbreken van grote infrastructurele barrières en verplaatsen van verouderde bedrijvigheid. De groei van het CID draagt bij aan circa 1/3 van de woningbouwopgave in de stad.

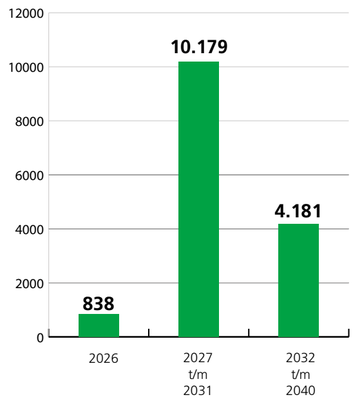
In de Binckhorst bouwen we aan een levendig, gemengd en hoogstedelijk stuk Den Haag. Op diverse plekken in het gebied is de transformatie van het gebied al zichtbaar. Er worden gebouwen afgebroken, waardevolle gebouwen omgebouwd en nieuwe toegevoegd. Er komen steeds meer mensen in het gebied wonen. Ondertussen gaat het dagelijkse leven er gewoon door. Op veel plaatsen wordt gewerkt. Bedrijven groeien, sommige verdwijnen, andere starten net. Zo transformeert het voormalige bedrijven-terrein geleidelijk naar een bruisend nieuw stuk Den Haag.

Knelpunten en uitdagingen

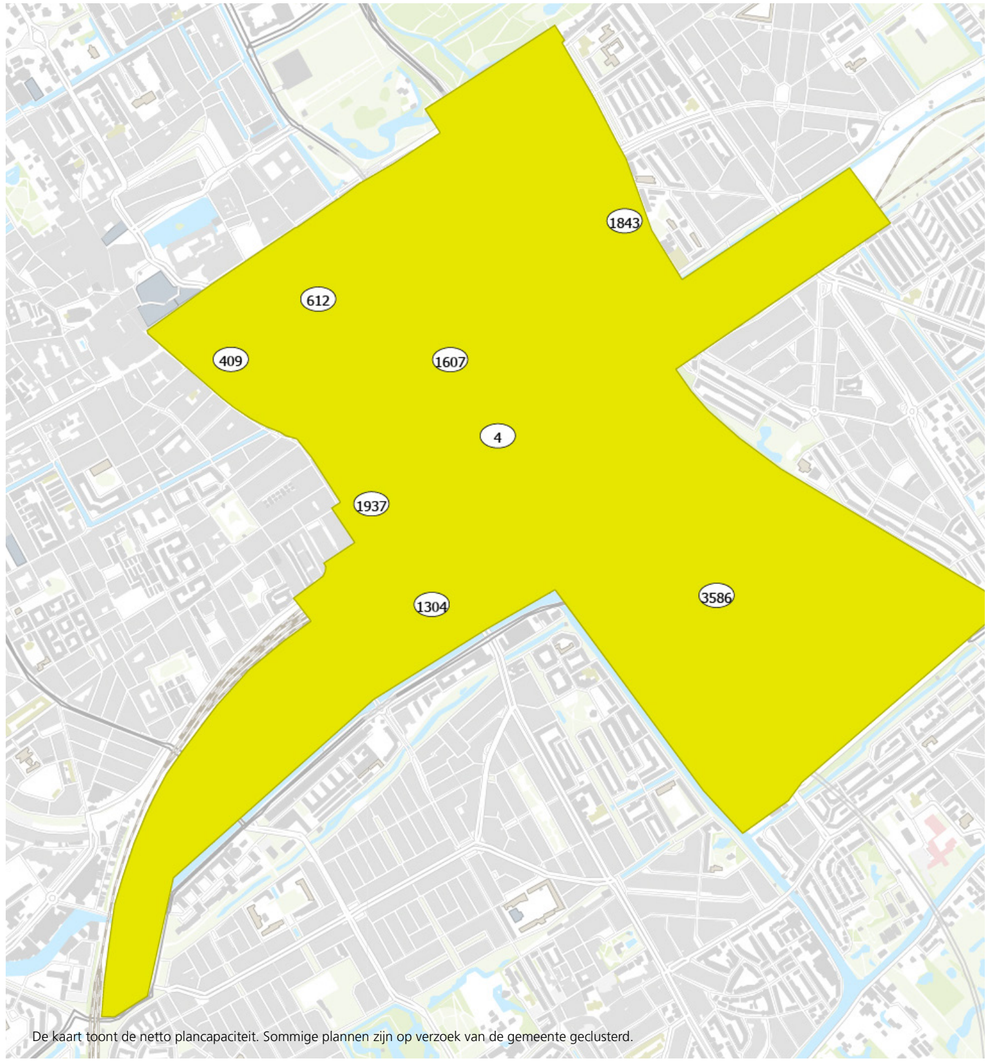
- Oplossen infrastructurele barrières (zoals spooremplacement, spoor Goudse Lijn, spoorbogen, Schenkviaduct, Prins Bernardviaduct, Utrechtsebaan) en bekostiging daarvan.
- Inbedden in (boven)regionaal OV-netwerk (schaalsprong OV Koningscorridor, doorontwikkeling Oude Lijn, (H)OV CID-Binckhorst).
- Verbeteren inbedding in metropolitane fietsnetwerk (o.a. verlengde Velostrada).
- Verbeteren bereikbaarheid ‘last mile’ mobiliteit het gebied in (bv. HOV Binckhorstlaan) naar de vier NS stations.
- Vernieuwen station Laan van NOI tot volwaardig intercitystation. Belangrijk regionaal OV-knooppunt moet toename aantal reizigers op termijn aankunnen en toenemende verstedelijking in omgeving kunnen faciliteren.
- Vormgeven mobiliteitstransitie (mitigatie autogebruik + logistiek minimaliseren (i.r.t. fysieke en milieuruimte).
- Milieucontouren van bedrijven (zoals b.v. afvalcluster en betoncentrale) op Binckhorst.
- Realisatie van economische en maatschappelijke functies in een complexe hoogstedelijke omgeving.
- Bekostiging van de herinrichting en herordening van de openbare ruimte tot groene leefomgevingen (plek geven voor energietransitie en klimaatadaptatie).
- Bekostiging van overige grote gebiedsingrepen zoals aanleg collectieve kades.
- Realisatie collectieve voorzieningen (inclusief parkeren, mobiliteitshubs).
- Toevoegen van een 4e innovatiehub in het CID op het gebied van IT-Tech, cybersecurity en humanity, onderwijs- en onderzoeksinstellingen.
- Complexe samenwerking tussen overheid en markt i.v.m. versnipperd bezit en beperkt grondbezit.
- Kostenverhaal en samenwerking met marktpartijen.
- Te beperkte investeringscapaciteit woningcorporaties.



Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op de gegevens uit de Planregistratie Wonen Zuid Holland van april 2026.



De kaart toont de netto plancapaciteit. Sommige plannen zijn op verzoek van de gemeente geclusterd.

Scheveningen Internationale Zone

Scheveningen wordt herontwikkeld in meerdere zones (Bad en Haven) met een gemengd programma. In de haven wordt de blauwe economie versterkt: bij de verdere ontwikkeling blijft de nadruk liggen op watergebonden bedrijvigheid, in aanvulling op de bestaande watersport, leisure en het woningbouwprogramma. In Scheveningen - Bad wordt ingezet op een 24x7 en all year round badplaats. In de Internationale Zone wordt ingezet op een internationaal concurrerend vestigingsklimaat waarin economische ontwikkeling en banen kunnen floreren en waarbij strategisch locatie beleid een bijdrage levert aan de leefbaarheid van het gebied. Hierbij is het randvoorwaardelijk om de ontsluiting van het gebied met openbaar vervoer te verbeteren en te zorgen voor een betere doorstroming van het autoverkeer. Dit kan alleen maar door een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding aan te leggen in de vorm van lightrail, vanaf CS (Raamweg en Koningskade).

Knelpunten en uitdagingen

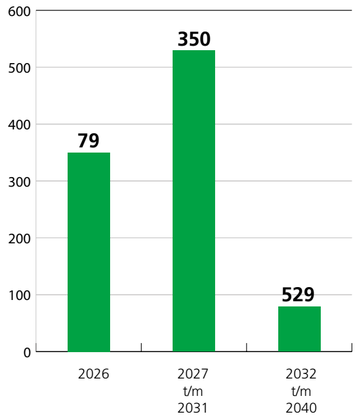
- Versnelling OV van Den Haag Centraal en Holland Spoor (Schaalsprong OV/lightrail) naar Internationale Zone en Scheveningen Bad en Haven, inclusief bekostiging.
- Bouwen van woningen in meerdere marktsegmenten (waarborgen variëteit)
- Complementair economisch programma in Haven en Bad tot stand laten komen
- Waarborgen van zorgvuldige samenkomst van werken en wonen, ook rondom maritieme en milieubelastende activiteiten.
- In Bad een leefmilieu realiseren dat zowel voor bewoners als toeristen aantrekkelijk is.
- Verkennen toekomst waterkering (rond de haven).
- Bouwen met instandhouding van landschappelijke kwaliteit (duinen, Natura2000)
- Verbeteren vestigingscondities internationale zone door het versterken van de landschappelijke structuur, aanpak van fysieke barrières, betere inpassing auto infrastructuur.
- Omslag maken van objectbeveiliging naar integrale gebiedsbeveiliging in Internationale zone, in combinatie met herinrichting en herordening van de openbare ruimte.
- Verkenning ontwikkelruimte voor congresgebouw en internationale organisaties.
- Versterken routes tussen woonwijken en natuurgebieden onderdeel van NPHD; Scheveningse bos en Meyendel.



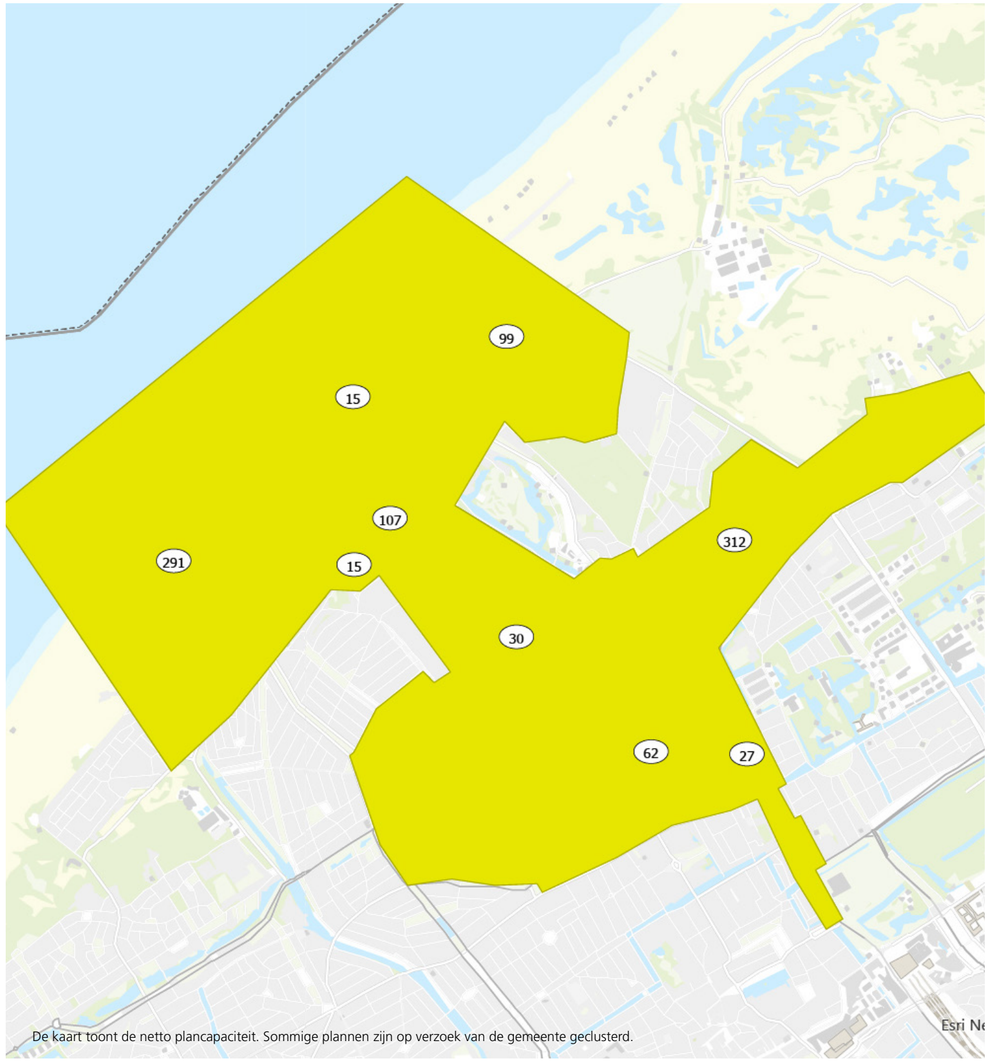
Netto plancapaciteit 2026 t/m 2040

Sloop 2026 t/m 2040

Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op de gegevens uit de Planregistratie Wonen Zuid Holland van april 2026.



De kaart toont de netto plancapaciteit. Sommige plannen zijn op verzoek van de gemeente geclusterd.

Esri Ne

Den Haag Zuidwest

Voor Zuidwest staat de opgave centraal om het gebied te herpositioneren op lokale en regionale schaal. In Den Haag Zuidwest zijn fysieke maatregelen uit de Structuurvisie nauw verweven met sociale opgaven binnen het Nationaal Programma Zuidwest (NPZW). Beiden hebben het doel een prettige samenleving te creëren waarin fysieke, sociale en economische vraagstukken samenkomen.

Stand van zaken

De wijken worden vernieuwd en verbeterd ten behoeve van de huidige bewoners. Tegelijkertijd wordt Zuidwest aantrekkelijk gemaakt voor nieuwe woningzoekenden, ondernemers en instellingen uit Den Haag en omliggende gebieden. In lijn met de Structuurvisie Zuidwest 2040 worden hiervoor 10.000 woningen toegevoegd, inclusief een bijbehorend voorzieningenprogramma. Om vernieuwing en verdichting mogelijk te maken, worden circa 6.500 woningen gesloopt en teruggebouwd. Daarnaast worden 8.500 bestaande woningen gerenoveerd.
Zuidwest blijft een groene wijk. De verdichtingsopgave gaat hand in hand met het uitbreiden en verbeteren van bestaand groen, onder andere door de transformatie van sportgebieden tot wijkparken en vergroening van de openbare ruimte bij de herinrichting van buurten.

Daarnaast wordt de komende jaren 35.000 m² kleinschalige bedrijfsruimte toegevoegd om het ondernemerschap en ondernemersklimaat in Zuidwest te versterken. Ook de koppeling van wonen aan voorzieningen blijft cruciaal om Zuidwest leefbaar en inclusief te maken. Er zijn al stappen gezet op het gebied van onderwijs, zorg en cultuur, maar verdere investeringen blijven noodzakelijk, mede gezien de bevolkingsgroei en de toenemende druk op de openbare ruimte.

Een belangrijke voorwaarde voor verdichting is de mobiliteitstransitie, met onder andere de ZuidWestlandcorridor als onderdeel van de Schaalsprong OV. Hierdoor kunnen inwoners zich gemakkelijker verplaatsen, bijvoorbeeld naar school of werk. Er wordt gekeken naar maatregelen op de korte, middellange en lange termijn.

Knelpunten en uitdagingen

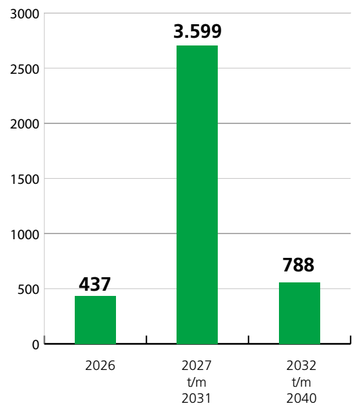
- Doorstromingsmaatregelen op enkele grote doorgaande wegen, zoals de verbreding van de Erasmusweg en de ongelijkvloerse kruising Erasmusweg–Lozerlaan (planvormingsfase).
- Herinrichting van diverse wegen, waaronder de Beresteinlaan, Melis Stokelaan en Hengelolaan, om meer ruimte te creëren voor actieve mobiliteit (lopen en fietsen), vergroening en ruimte voor ongeorganiseerde buitensport, om laagdrempelige beweging en ontmoeting te stimuleren (planvormingsfase).
- Implementatiestrategie voor mobiliteitshubs in Zuidwest is in ontwikkeling, inclusief een verkenning van scenario's voor exploitatie en beheer.
- Opwaardering van het (H)OV-net, waaronder een verhoging van de metrofrequentie op het spoor (minimaal 6x per uur). Dit vraagt om uitbreiding van het station en verbetering van de ketenmobiliteit (fiets- en looproutes, fietsparkeervoorzieningen, kwaliteit van de stationsomgeving).
- Beheersing van parkeerdruk in de openbare ruimte is cruciaal bij de groei van Zuidwest. De gemeente voert daarom parkeerregulering in voor het gehele gebied.
- Werkgelegenheidsambitie is verhoogd vanwege de bestaande achterstand op de arbeidsmarkt. Economische functies worden geïntegreerd in de wijk, onder andere in plinten en bedrijfsverzamelgebouwen.
- Negatieve businesscase door waardering van corporatiebezit op marktwaarde en beperkte investeringscapaciteit van corporaties.
- Haalbare businesscase voor de energietransitie is noodzakelijk, onder meer in het kader van een mogelijke aantakking op het warmtenet. Maar ook netcongestie vormt een belemmering.



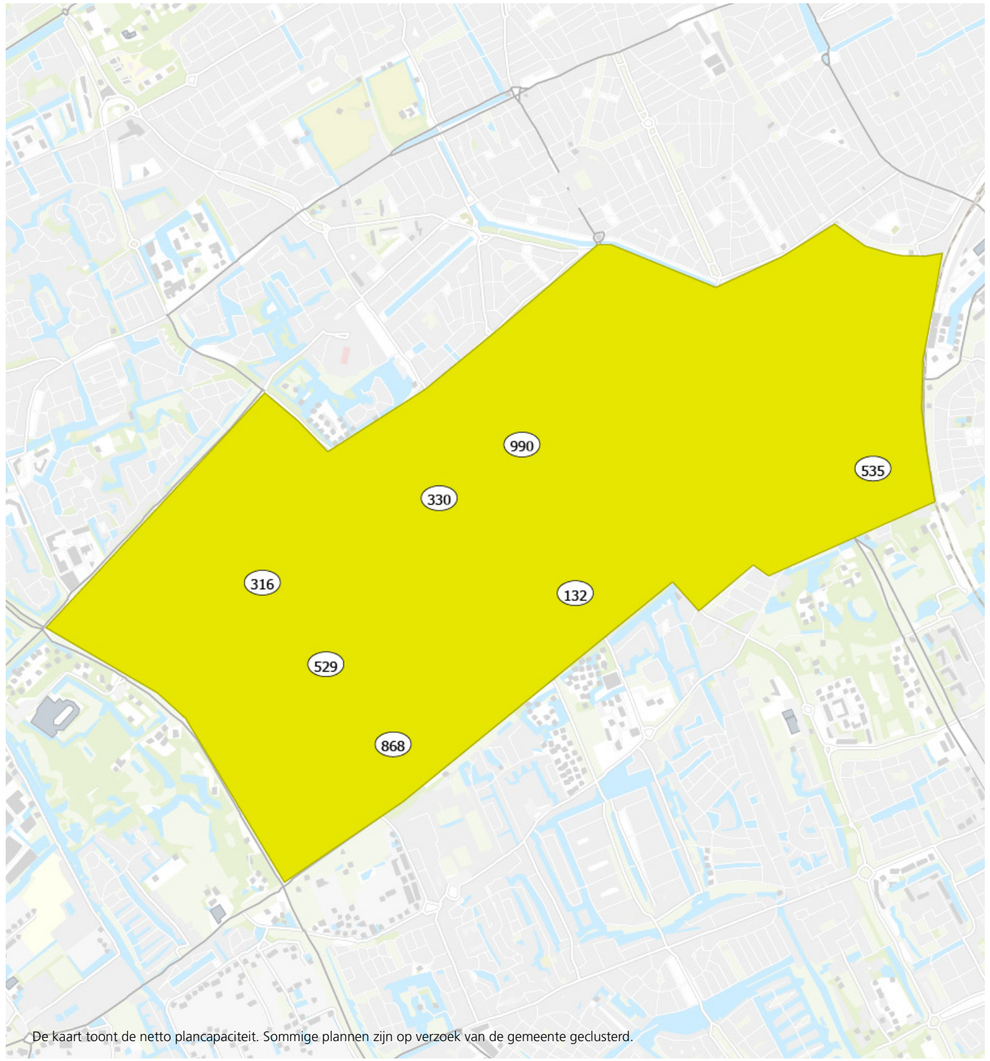
Netto plancapaciteit 2026 t/m 2040

Sloop 2026 t/m 2040

Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op de gegevens uit de Planregistratie Wonen Zuid Holland van april 2026.



De kaart toont de netto plancapaciteit. Sommige plannen zijn op verzoek van de gemeente geclusterd.

Dordrecht StadsAs en Diztrikt Zwijndrecht

Dordrecht en Zwijndrecht willen de strategisch en centraal gelegen locaties in de Spoorzone transformeren naar stedelijke, goed met HOV ontsloten woon- en werkgebieden met ca. 9.000 woningen en ca. 2.500 arbeidsplaatsen. De Spoorzone strekt zich uit van Walburg in Zwijndrecht, via het Zwijndrechtse stationsgebied en het Maasterras naar de stationsomgeving van Dordrecht en verder naar Leerpark en Amstelwijck.

Stand van zaken

Voor de deelgebieden Spuiboulevard, Maasterras – Weeskinderendijk en Stationskwartier/Diztrikt is in 2021 een WBI-subsidie toegekend. Verschillende projecten zijn opgeleverd (zoals Wilgenwende in Dordrecht en De Wijck in Zwijndrecht) of zijn in aanbouw genomen (zoals Thureborgh en Amstelwijck in Dordrecht en Maasterras West fase 1 en Bostuinen in Zwijndrecht). De projecten Maasterras Oost, Passagekwartier (Diztrikt Noord) en de ontwikkelingen rondom het Noordelijk Stationsplein en het Zuidelijk Stationsplein, allemaal in Zwijndrecht, bevinden zich inmiddels in een verre fase van planvorming.

Verreweg de grootste locatie in de Spoorzone is het Maasterras in Dordrecht. In 2025 is voor de bouw van enkele duizenden woningen in Maasterras Fase 1 het bestemmingsplan vastgesteld. Dit bestemmingsplan ligt nu bij de Raad van State. Daarnaast zijn er met het Rijk afspraken gemaakt over belangrijke randvoorwaarden voor de ontwikkeling van het Maasterras fase 1, zoals vernieuwing van de aanlanding van de Zwijndrechtse brug en de inpassing hiervan in de nieuwe wijk, de verwerving van de bestaande P&R Weeskinderendijk en de wijze van inpassing van de havenspoorlijn en het emplacement. Een belangrijke ontwikkeling is verder, dat in 2025 meer gronden op het Maasterras onder regie van de gemeente zijn gekomen.

Voorlopig is de focus gelegd op de realisatie van Maasterras fase 1. Het verder werken aan Maasterras fase 2 en 3 wordt weer opgepakt zodra de woningbouw op Maasterras fase 1 op gang is gekomen.

Knelpunten en uitdagingen

Hoewel voor het Maasterras in Dordrecht belangrijke stappen zijn gezet in 2025, zijn nog niet alle eerder genoemde knelpunten opgelost en zijn er nieuwe uitdagingen bijgekomen.

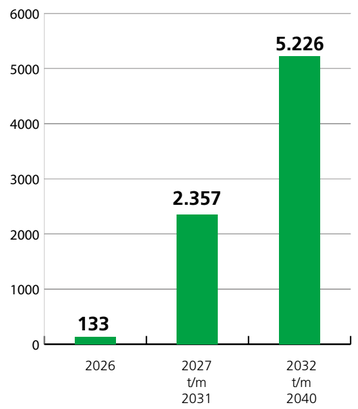
- De belangrijkste nieuwe uitdaging is netcongestie. Structurele oplossingen hiervoor lijken pas in 2032-2033 voorhanden. Tot die tijd lijkt er slechts mondjesmaat capaciteit beschikbaar. Dit gaat de ongestoorde ontwikkeling van het Maasterras frustreren.
- Hoewel in Dordrecht de fase van actieve minnelijke verwerving van private gronden is gestart met de vaststelling van het bestemmingsplan Maasterras fase 1, ligt een onteigeningsprocedure in het verschiet. Voor het deel Maasterras in Zwijndrecht is al wel sprake van eigendomszekerheid.
- Door de omringende infrastructuur is en blijft het Maasterras een gebied met vele hindercirkels en milieuzones. Het maken van een goede en gezonde leefomgeving is mogelijk, maar kostbaar, zowel voor de gemeente als ontwikkelpartners. Het is en blijft een stevige opgave om de businesscase voor de ontwikkeling sluitend te houden. Vertraging (door bijvoorbeeld netcongestie) zal hierop negatief van invloed zijn.
- Uitvoering van de klantwens op de Stadsbrug, inclusief aanlandingen.
- Verplaatsing van functies vanuit de ontwikkelgebieden naar elders. Zeker voor grote ruimtevragers is dit in een steeds drukker wordende stad geen sinecure.
- Verminderen van de effecten van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor, door het verlagen van plafonds in het Basisnet en/of andere oplossingen zoals de ondertunneling van het spoor, herroutering over de Betuweroute e.d.



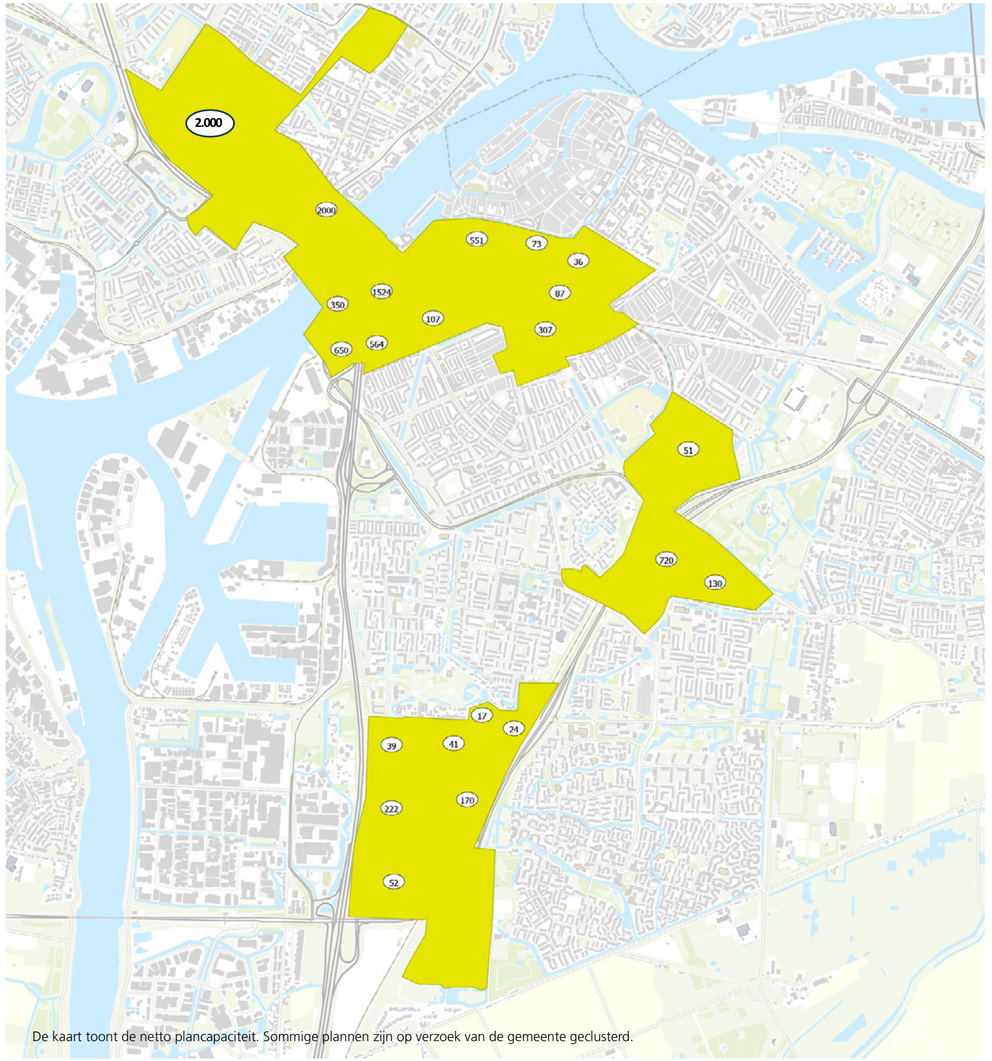
Netto plancapaciteit 2026 t/m 2040

Sloop 2026 t/m 2040

Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op de gegevens uit de Planregistratie Wonen Zuid Holland van april 2026.



De kaart toont de netto plancapaciteit. Sommige plannen zijn op verzoek van de gemeente geclusterd.

Leiden Campus

Leiden Campus

Leiden Campus bestaat uit het Leiden Bio Science Park (LBSP) en de Spoorzone. Het LBSP mag zich met recht het Nederlandse vlaggenschap van de topsector Life Science & Health noemen. Het gebied biedt ruimte aan internationale hoofdkantoren van grote farma- en biotechbedrijven als Janssen, Astellas Pharma, Bristol Myers Squibb en straks ook Eli Lilly. De transformatie van deze nu nog relatief monofunctionele campus naar een gemengd, stedelijk innovatiedistrict vormt de belangrijkste opgave, waarbij naast werk- en onderwijsruimte ook veel voorzieningen en woningen worden toegevoegd.

De Spoorzone wordt verder uitgebouwd tot een gemengd centrumstedelijk woon-werkgebied met een combinatie van kantoren en woningen. De uitbreiding van het station als geoliede overstapmachine met een grotere capaciteit en met betere verbindingen tussen het LBSP en de binnenstad vormt hier een belangrijke opgave. Dit belangrijke regionale OV-knooppunt kan de toename van het aantal reizigers op termijn niet aan, en moet meegroeien om de toenemende verstedelijking in de omgeving te kunnen faciliteren.

Stand van zaken

In zowel het Leiden Bio Science Park als de Spoorzone wordt al flink gebouwd. Zo zijn in het LBSP de afgelopen jaren ca. 1.400 studentenwoningen en ruim 300 reguliere woningen opgeleverd, evenals nieuwe hoofdkantoren en productiefaciliteren van Janssen, Bristol Myers Squibb en Batavia Biosciences. Tegenover het Centraal Station wordt in 2026 gebouwd aan de projecten De Geus en De Lorentz fase 2. In het Stationsgebied wordt, op basis van de vorig jaar geactualiseerde gebiedsvisie Stationsgebied, de ontwikkeling van de zogeheten M-kavels voorbereid. En ook aan de Vondellaan en Schipholweg zijn grote, gemengde bouwplannen in ontwikkeling. Het LBSP zal de komende jaren de sprong over de Rijn maken, naar het Katwijkse Zijlhoek-De Woerd.

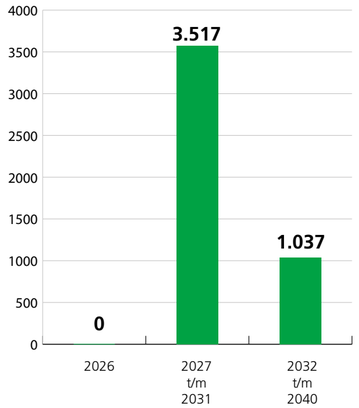
Voor het deelproject ‘Knooppunt Leiden Centraal’ geldt dat tijdens het BO MIRT van 2025 een voorkeursalternatief is vastgesteld en is besloten om het project naar de MIRT-Planstudiefase door te leiden. Inmiddels is er voor die Planstudiefase een Plan van Aanpak opgesteld. In de tussentijd onderzoeken de regiopartners (Leiden, Oegstgeest, Katwijk en de provincie) mogelijkheden om de snelheid, de capaciteit en betrouwbaarheid van de HOV-corridor Katwijk-Leiden te verbeteren.

Knelpunten en uitdagingen

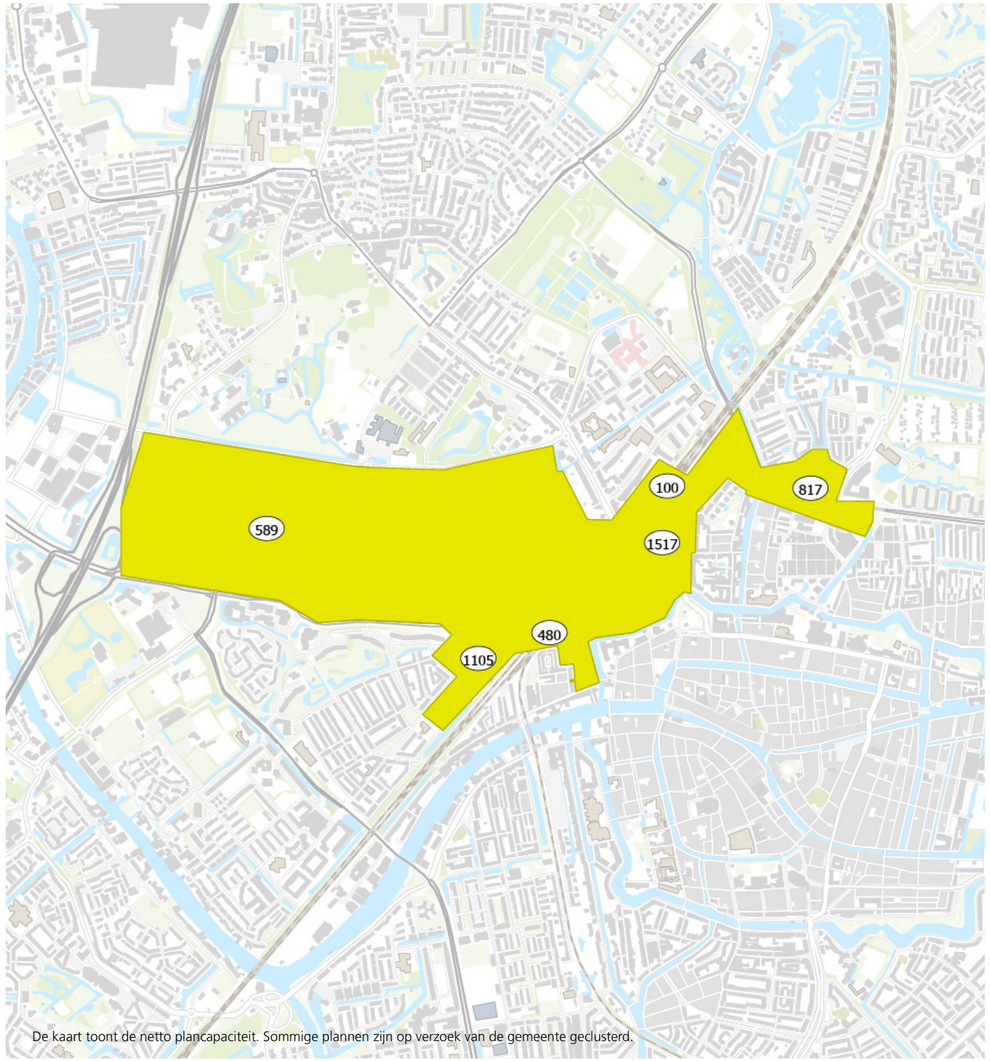
- De groei van het aantal treinreizigers tot 2040 met 36% maakt dat zowel de stationspassage als de opgangen naar de perrons meer capaciteit nodig hebben om te voorkomen dat passagiers in het gedrang komen. Het voorkeursalternatief zet daarom in op een verdubbeling van de breedte van de passage.
- Leiden Centraal is het derde station van Nederland op het gebied van het aantal fietsparkeerders, maar het aanbod aan fietsenstallingen is ontoereikend. Een grote, nieuwe fietsenstalling onder het toekomstige busstation is nodig, en op termijn ook de uitbreiding van de bestaande fietsenstalling aan de LBSP-zijde. Die eerste stalling is onderdeel van de ‘zinvolle eerste stap’.
- Het comfort en de verkeersveiligheid op en rondom het busstation laat zeer te wensen over. Er is een noodzaak de busterminal anders toegankelijk te maken voor bussen, platforms te verruimen en de busterminal inpandig en direct te verbinden met de stationshal.
- First en last mile vervoersmogelijkheden naar en uit zowel het centrum als het Bio Science Park vragen om versterking en uitbreiding. Met de uitbreiding van het LBSP naar Katwijk is het innovatiedistrict straks ruim 3 kilometer lang: een afstand die betere fietsmogelijkheden nodig maakt, maar ook vraagt om een upgrade van de HOV-corridor tussen Katwijk en Leiden.



Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op de gegevens uit de Planregistratie Wonen Zuid Holland van april 2026.



De kaart toont de netto plancapaciteit. Sommige plannen zijn op verzoek van de gemeente geclusterd.

Rijswijk Stadsas

Bogaard stadscentrum wordt een levendig gebied met een menging van wonen en winkels met daarnaast andere voorzieningen zoals horeca. Het wonen zal vooral plaatsvinden in de vorm van middeldure en dure appartementen, zowel koop als huur. Naast een divers aanbod voor kleine en grotere huishoudens is het gebied vooral interessant voor senioren. Het Havenkwartier en Kessler Park zijn twee gebiedsontwikkelingen in de Plaspoelpolder. Hier worden werken en wonen gecombineerd. In het Havenkwartier ontstaat een mix van woningen en een gedifferentieerd aanbod van sociaal, midden en dure woningen. In Kessler Park wordt gemikt op kleinere huishoudens, vooral studenten en starters, werkende jongeren en young professionals. Er zal hier een ruim aanbod komen van wat kleinere middeldure appartementen. Op het Kessler Park wordt de Campus At the Park ontwikkeld. In de campus versterken educatie, onderwijs, innovatie- en kennisonderzoek en gerelateerde bedrijvigheid elkaar. Van het totaal aantal geprogrammeerde woningen in de Stadsas valt meer dan de helft in de categorie betaalbaar. Ook worden er nog ca. 800 studentenwoningen gerealiseerd.

Stand van zaken

Het Masterplan voor Bogaard stadscentrum is een aantal jaren geleden vastgesteld en de transformatie is in volle gang. Het voormalige belastingkantoor en een voormalig ministerie zijn inmiddels getransformeerd naar een wooncomplex met moderne appartementen. The Beatrix is dit jaar opgeleverd en The Orchard en Hof van Rijswijk zijn in aanbouw. Een aantal andere projecten zit in de planvormingsfase. Voor Havenkwartier en Kessler Park zijn ontwikkelkaders in 2021 vastgesteld. In het Havenkwartier is gestart met de realisatie van de eerste fase van de gebieds-ontwikkeling waarbij de eerste deelprojecten zijn opgeleverd. In het Kessler Park zijn de eerste woningen in 2024 opgeleverd en zijn de voorbereidingen voor de eerste woningen getroffen. Voor At the Park heeft de sloop plaatsgevonden en is de bouw gestart. Here at the Park start binnenkort met de uitvoering.

Het rijk heeft diverse gebiedsontwikkelingen en projecten in de Stadsas de afgelopen jaren financieel gesteund. Hierdoor is de haalbaarheid van deze projecten aanzienlijk vergroot en zijn vertragingen in de planning voorkomen.

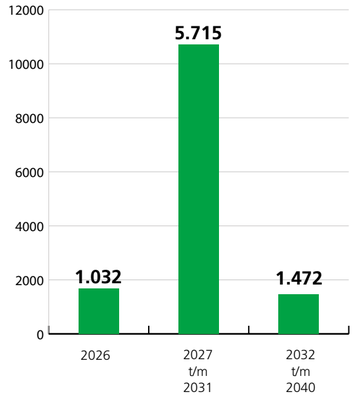
Knelpunten en uitdagingen

De snelle groei van het aantal woningen in Rijswijk zorgt ervoor dat de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad onder druk komen te staan en vragen om veel investeringen in relatief korte tijd door de gemeente. De geplande korting van de algemene uitkering vanuit het rijk verlaagt juist het investeringsvermogen van de gemeente. Hierdoor zijn scherpe keuzes nodig. Meer voorzieningen, het klimaatbestendig inrichten van de buitenruimte, de energietransitie en het bereikbaar houden van de gemeente zijn slechts enkele voorbeelden van opgaven waar de gemeente voor aan de lat staat.

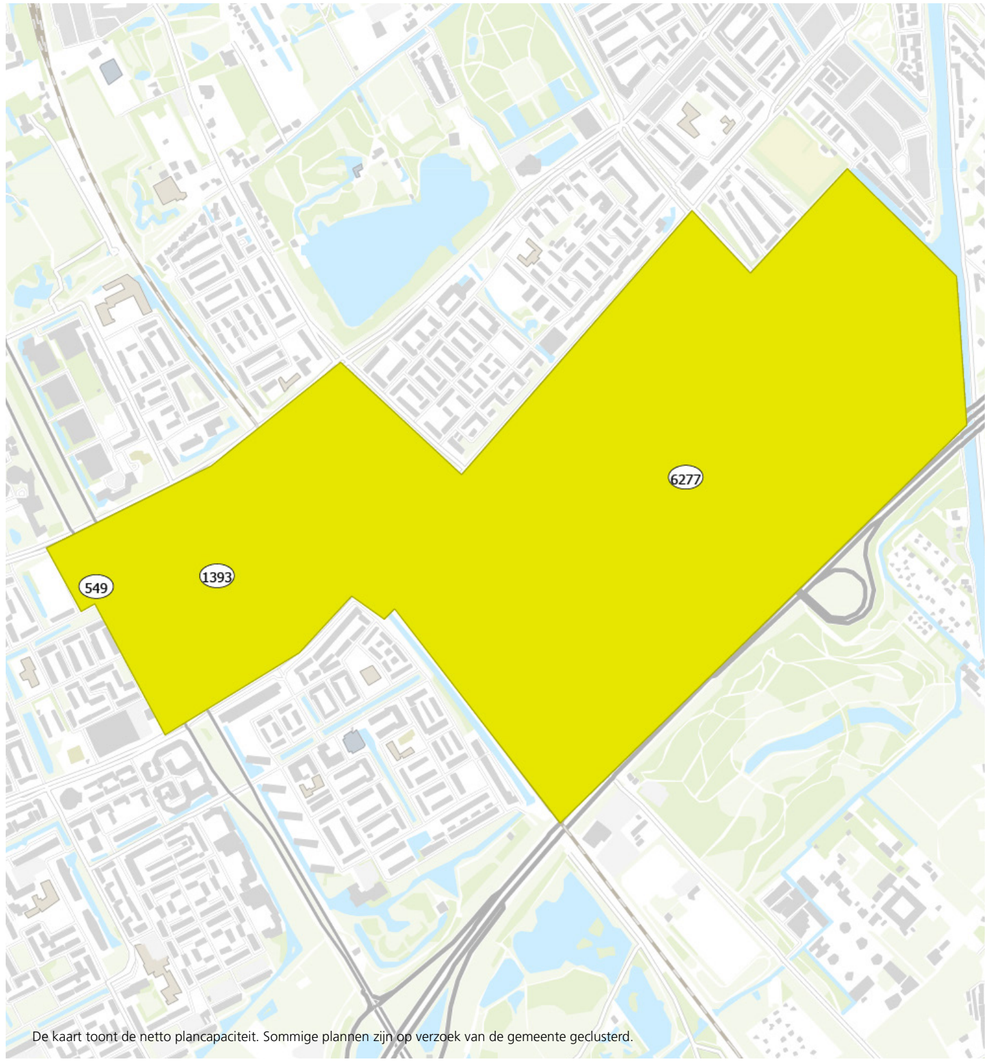
Een mobiliteitstransitie en aanpassingen in de infrastructuur zijn nodig om Rijswijk bereikbaar en leefbaar te houden. Investeringen in de first- en last mile, het toekomstbestendig maken van station Rijswijk, het herinrichten van de Prinses Beatrixlaan en de bouw van een station voor Rijswijk Buiten zijn de grootste uitdagingen en dragen allen bij aan het bereikbaar houden van Rijswijk en de regio. Het station voor Rijswijk Buiten is al onderdeel van de MIRT-verkenning Oude Lijn. Ook de overige projecten vragen om een regionaal georganiseerde ingreep en medefinanciering vanuit rijk en MRDH.



Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op de gegevens uit de Planregistratie Wonen Zuid Holland van april 2026.



De kaart toont de netto plancapaciteit. Sommige plannen zijn op verzoek van de gemeente geclusterd.

Rotterdam Binnenstad

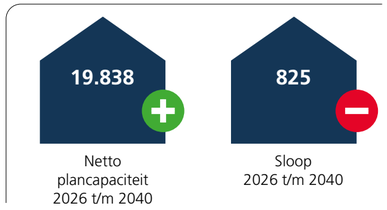
De Rotterdamse binnenstad is uitgegroeid tot een hoogstedelijk, internationaal interactiemilieu, op twee oevers van de Nieuwe Maas. De afgelopen jaren zijn er in de binnenstad veel bewoners, werknemers, bezoekers en ontmoetingsplekken bijgekomen. Ook het noordelijk deel van Zuid heeft zich echt ontwikkeld als binnenstedelijk milieu, waarmee de grenzen van de binnenstad zich hebben verlegd. Naar dit unieke stedelijke milieu voor wonen en werken is en blijft vraag. Daarnaast zijn de randvoorwaarden voor verdichting grotendeels op orde. Daarmee is de binnenstad een logische plek om ook in de toekomst de groei van de stad verder te accommoderen. We zien mogelijkheden om in de binnenstad nog circa 15.000 - 25.000 woningen toe te voegen en evenzoveel arbeidsplaatsen (ca. 500.000 m2 werklocaties). Onder andere het gebied rondom het centraal station (RCD), het Rijnhavenkwartier en de Health Campus worden de komende periode verder verdicht. Daarvoor is het wel noodzakelijk te sturen op en investeren in nieuwe stedelijke uitdagingen, zoals blijvende bereikbaarheid, verduurzaming, veiligheid, gezondheid en inclusiviteit, om de binnenstad van Rotterdam leefbaarder, gezonder en vitaler te maken.

Stand van zaken

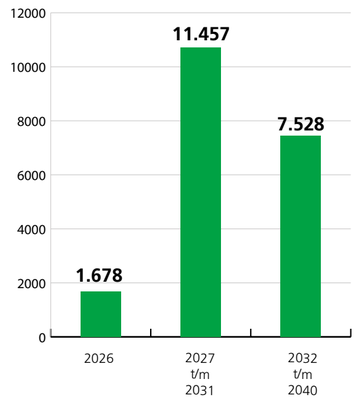
De ontwikkeling van de Rotterdamse binnenstad is al volop in uitvoering. De komende jaren ligt de focus op de realisatie van enkele grootschalige, gemengde stedelijke gebieds-ontwikkelingen en in investeringen in een gezonde en groene buitenruimte. Deze ambities voor de binnenstad zijn in 2021 vastgesteld in de Uitwerking Omgevingsvisie, gebied binnenstad. Daarnaast heeft het nieuwe college ambities voor een groene en autoluwe binnenstad in 2040. Hiervoor zal de komende periode worden gewerkt aan een nieuwe visie voor de Binnenstad, gezamenlijk met stakeholders van het gebied.

Knelpunten en uitdagingen

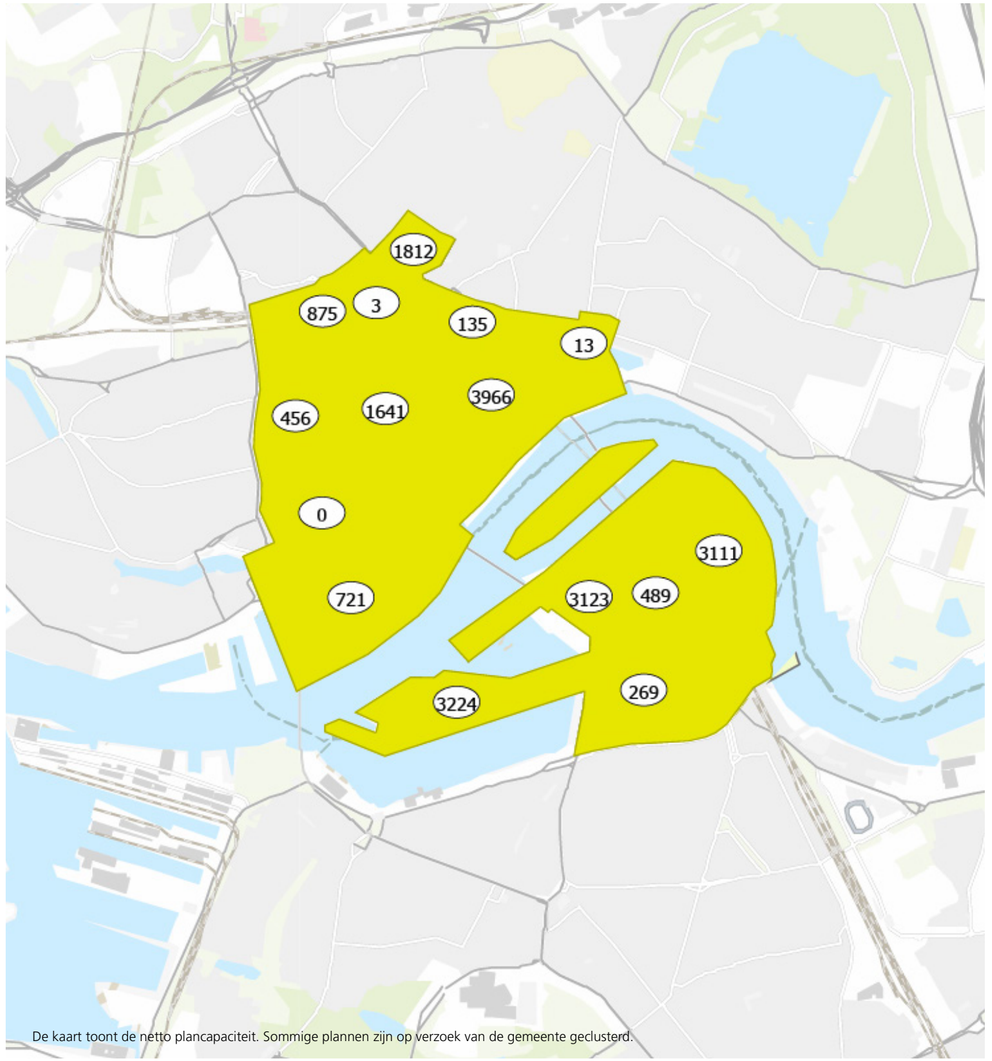
- Garanderen van bereikbaarheid. Met meer inwoners, werknemers en bezoekers staat de bereikbaarheid van de binnenstad onder druk. Investeren in openbaar vervoer en het versnellen van de autoluwe binnenstad is noodzakelijk om meer ruimte te maken voor voetganger en fietser, te vergroenen en verschonen. Dit leidt tot financiële uitdagingen, en uitdagingen op het gebied van draagvlak, voorkomen van uitsluiting van inwoners van de binnenstad. Ook het beperken tot overlast en garanderen van bereikbaarheid tijdens de uitvoering is een grote opgave, zeker in relatie met o.a. groot onderhoud van rijksinfrastructuur.
- Tegengaan van verdringing. In de binnenstad ontstaat verdringing door stijgende vastgoedprijzen en schaarste aan ruimte. Sturing op het behouden van diverse typen functies in verschillende prijssegmenten, is noodzakelijk voor het voorkomen van uitsluiting van groepen bewoners en ondernemers. De gemeentelijke instrumenten zijn hiervoor beperkt.
- Veerkrachtig maken van de economie. De binnenstad speelt een leidende rol in de regionale Rotterdamse economie. Investeren in de ontmoetingsfunctie en de voorzieningen van de stad, de samenwerking tussen bedrijfsleven, lokale ondernemers, kennis- en onderwijsinstellingen en het innovatiemilieu in de binnenstad is noodzakelijk voor vernieuwing en veerkracht in de Rotterdamse economie.
- Verbeteren van de leefomgeving en klimaatbestendigheid. De verdere verdichting van één van de dichtst bebouwde plekken van Nederland brengt nieuwe uitdagingen met zich mee voor de leefbaarheid en sociale veiligheid in het gebied en de inpassing van klimaatbestendigheid. Investeringen in de herverdeling en ordening van de beschikbare ruimte boven- en ondergronds op structuurniveau is noodzakelijk voor een leefbare en klimaatadaptieve binnenstad.



Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op de gegevens uit de Planregistratie Wonen Zuid Holland van april 2026.



De kaart toont de netto plancapaciteit. Sommige plannen zijn op verzoek van de gemeente geclusterd.

Rotterdam Oostflank

In het gebied tussen Alexander en Zuidplein zien we kansen om circa de helft van de opgave voor verstedelijking in Rotterdam te realiseren. Expliciet uitgangspunt is om de ontwikkelingen in het gebied ten goede te laten komen aan de bestaande stad. We hebben drie doelstellingen voor het gebied benoemd:

1. Van gescheiden stadsdelen naar één ongedeelde stad
2. Van ov-knooppunten naar sterke centra
3. Van geïsoleerde woonbuurten naar vitale stadswijken

Om deze verder te concretiseren hebben we gebiedskeuzes opgesteld, die aangeven hoe we de ambities willen waarmaken, deze zijn geland in de Rotterdamse Omgevingsvisie. De grote verdichtingsopgave van 30.000 nieuwe woningen en arbeidsplaatsen realiseren we volgens hoge standaarden op het gebied van energie, klimaat en circulariteit.

Stand van zaken

Op 21 december 2023 heeft de gemeenteraad de plannen voor de Oostflank vastgesteld, waaronder de komst van een derde stadsbrug en de definitieve herziening van de omgevingsvisie. Het gebied bestaat uit allemaal deelgebieden met elk een eigen realisatietempo.

Plannen voor de Oostflank:

- 30.000 nieuwe woningen, voorzieningen en bedrijfsruimtes in de buurt van nieuw aan te leggen en al bestaande OV-knooppunten.
- Verdichten en verder versterken van bestaande woonwijken als Het Lage Land, Prinsenland, De Esch, Bloemhof en Hillesluis.
- Tot 2040 twee nieuwe goed bereikbare woonwijken met veel ruimte voor water en groen om zo voorbereid te zijn op klimaatverandering: een nieuwe woonwijk met maximaal 1000 woningen langs de Kralingse Zoom in De Esch, waar ook een nieuwe tramhalte komt. En een nieuwe woonwijk met ongeveer 1000-1300 nieuwe woningen aan de Boszoom. Deze woonwijk is goed bereikbaar met een nieuwe tramlijn die ook voor een verbinding zorgt met de wijk Het Lage Land in Prins Alexander.
- Veel extra openbaar groen zoals buurttuinen en buurtparken en een nieuwe bos-as.

We verwachten het gebied in drie fases te ontwikkelen:

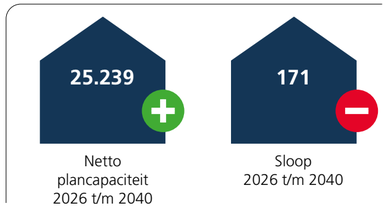
- Fase 1: Lopende gebiedsontwikkelingen tot 2030 – voor deze projecten is sprake van vastgestelde kaders (masterplan/ bestemmingsplan) en concrete bouwprojecten: Hart van Zuid, Feyenoord City, Brainpark I, Alexanderknoop. 10 000 woningen, 6 000 arbeidsplaatsen.
- Fase 2: 2030-2035 – voor deze projecten is een schaalsprong in bereikbaarheid noodzakelijk: Versnelling mogelijk rondom Kralingse Zoom,Brainpark II. 8 000-13 000 woningen, ca. 6 500 arbeidsplaatsen.
- Fase 3: 2035-2040 – gebieden in onderzoeksfase, opgaven op het gebied van o.a. leefkwaliteit, verminderen milieuhinder, transformatie bedrijventerreinen en inpassen sport i.c.m. verstedelijking: 6 500 - 10 000 woningen, 5 000 arbeidsplaatsen.

Ondertussen zijn er al behoorlijk wat projecten binnen de Oostflank opgeleverd, en wordt er steeds concreter gewerkt aan de planvorming rond grote ontwikkelingen als Stadionpark, Kralingse Zoom en de Alexanderknoop.

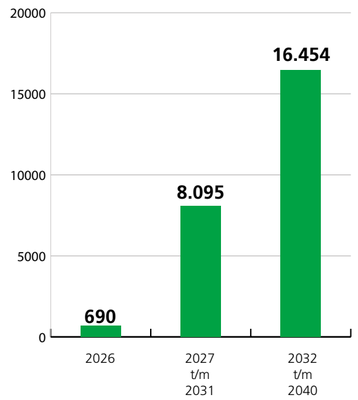
Knelpunten en uitdagingen

In de gebiedsuitwerking maken we de volgende keuzes, die huidige functies direct raken:

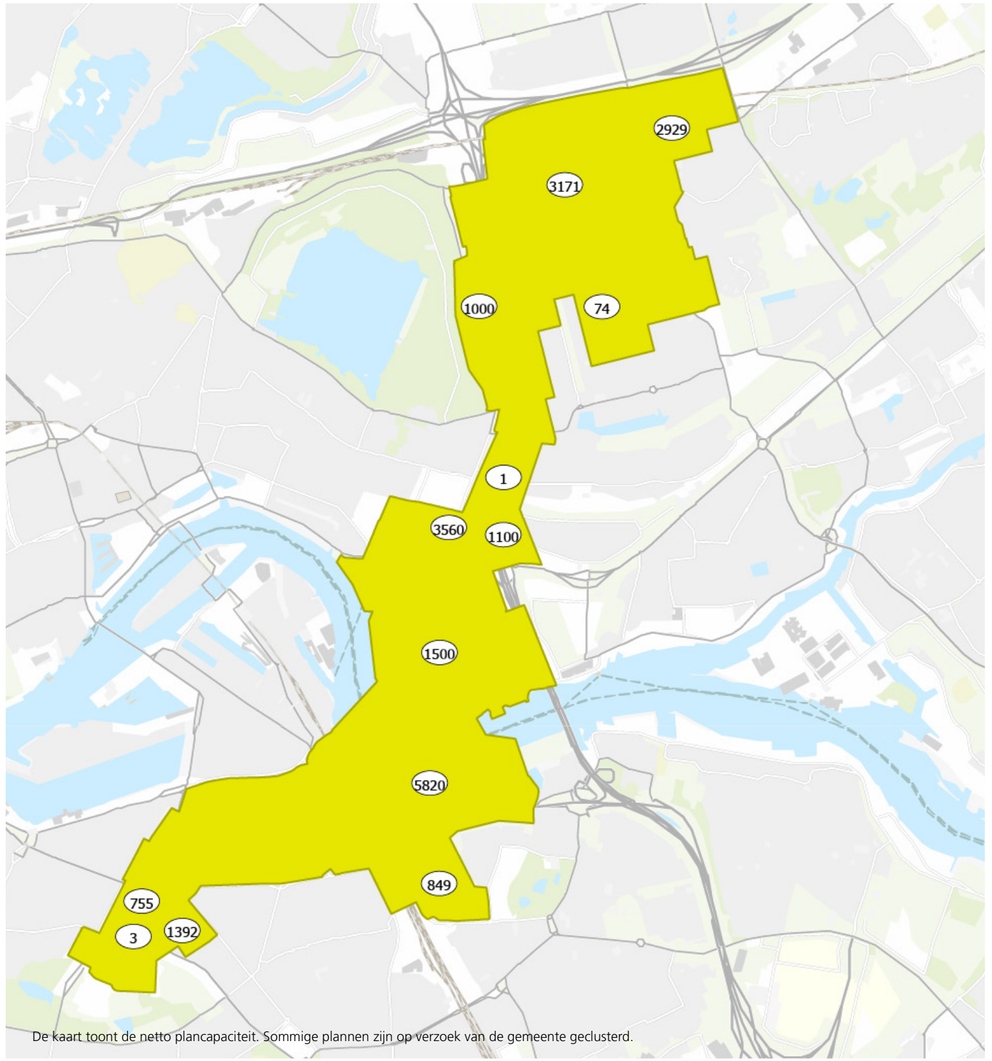
- De aanleg van de nieuwe stadsbrug vraagt om een aanpassing van de oever van Polder de Esch om een veilige doorvaart voor de scheepvaart te garanderen.
- Het huidig areaal aan sportterreinen blijft in het gebied behouden, maar veel verenigingen zullen moeten verhuizen naar een nieuw complex op een andere (nieuwe) locatie.
- De bedrijventerreinen en kantoorlocaties in het gebied transformeren naar meer gemengde gebieden.



Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op de gegevens uit de Planregistratie Wonen Zuid Holland van april 2026.



De kaart toont de netto plancapaciteit. Sommige plannen zijn op verzoek van de gemeente geclusterd.

Rotterdam M4H

Merwe-Vierhavens (M4H) is onderdeel van het Rotterdam Makers District (RDM). Gemeente Rotterdam en Havenbedrijf (HbR) willen M4H de komende decennia transformeren van een klassiek havengebied tot innovatief woon-werkmilieu, optimaal ingericht voor de innovatieve maakindustrie en met een mix van werken, wonen, cultuur, horeca, sport en onderwijs. Een energiek district met impact op de verduurzaming van stad en haven. De te realiseren woningen leveren een stevige bijdrage aan de binnenstedelijke woningbouwopgave.

Stand van zaken

Intussen rammelen grootschalige initiatieven en plannen aan de poort en wordt het bestemmingsplan na de zomer vastgesteld. Grootschalige woningbouw gaat komende collegeperiode starten, te beginnen in de Merwehaven. De eerste start bouw wordt nog voorzien eind 2025. Grote ingrepen in infrastructuur, buitenruimte en energie staan op stapel. Een nieuwe fase staat voor de deur.". Kunnen jullie hiervan maken "Eind 2024 is het bestemmingsplan voor M4H vastgesteld en eind 2025 is al de eerste nieuwbouw gestart. Het nieuwe college kan nu aan de slag met de Merwehaven. Grote ingrepen in infrastructuur, buitenruimte en energie staan op stapel. Een nieuwe fase staat voor de deur.

Knelpunten en uitdagingen

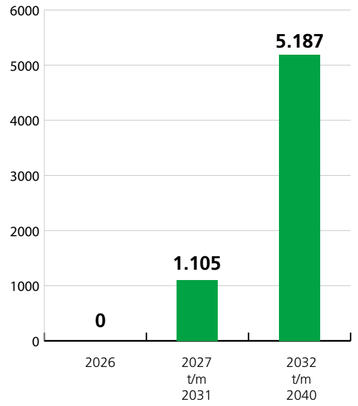
- M4H heeft, als gebied dat dicht tegen het havengebied aanligt, te maken met nestgeluid. Het geluid dat stilliggende schepen produceren zorgt voor problemen bij het realiseren van woningen. Passende maatregelen zijn nodig om de overlast te beperken.
- M4H heeft een ambitieuze mobiliteitsstrategie waar lage parkeernormen en parkeren op afstand onderdeel van uitmaken. Om dit tot een succes te maken zijn verbeteringen aan de stations Marconiplein en Schiedam Centrum en de routes daarnaartoe randvoorwaardelijk, evenals het realiseren van mobiliteitshubs in de wijk. Daarbij is de komst van station Vannelle van belang voor het oostelijk deel van M4H.
- Om M4H goed te verbinden met de stad en om binnen M4H zowel zwaar als langzaam verkeer goed te bedienen, zijn voorwaardelijke investeringen nodig in infrastructuur en buitenruimte. Daarnaast zijn in dit stenige gebied investeringen in groen en verblijfskwaliteit noodzakelijk voor de realisatie van aantrekkelijke woonmilieus.
- Het plangebied dient op peilhoogte gebracht te worden. Daarnaast zal de dijk ten noorden van M4H (Schiedamseweg) op de lange termijn waarschijnlijk verhoogd worden. Het goed samen op laten gaan van (reservering voor een) dijkverhoging en verstedelijking is een belangrijke opgave.



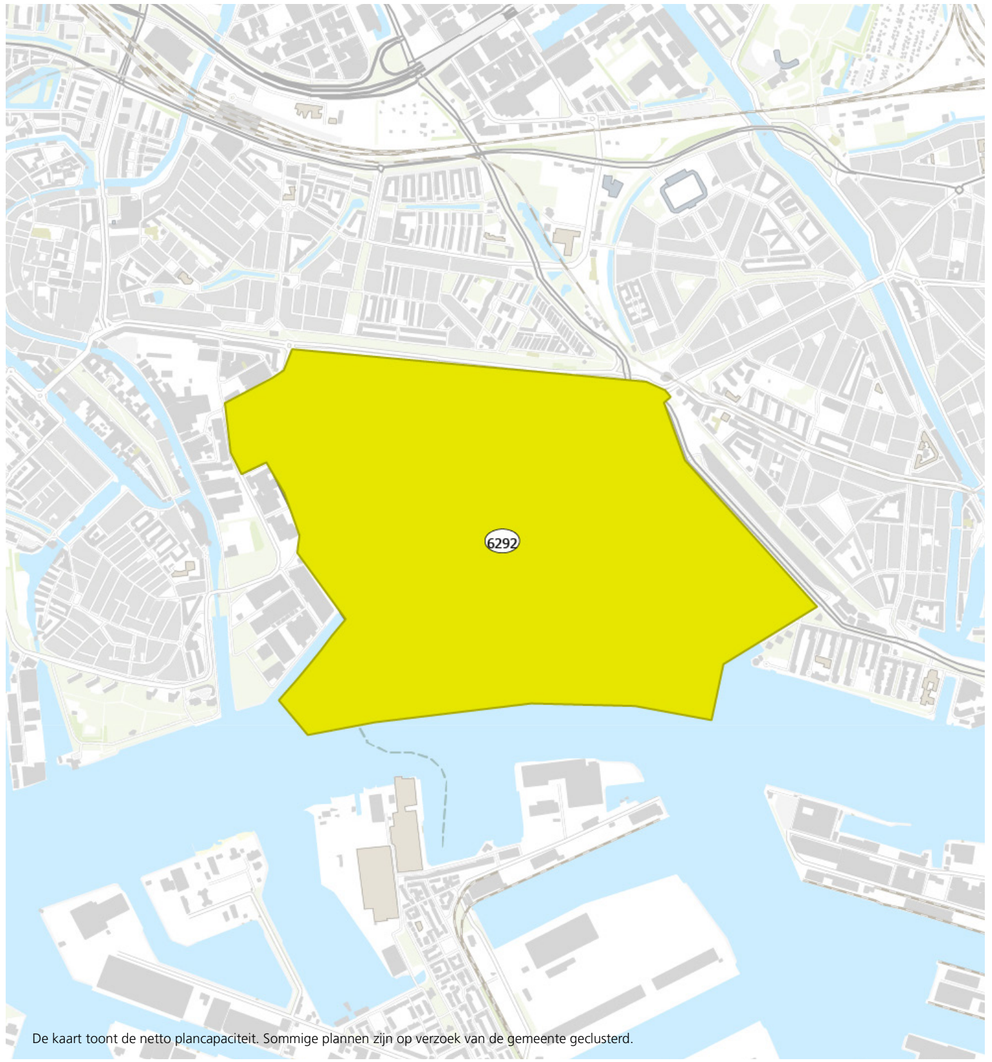
Netto plancapaciteit 2026 t/m 2040

Sloop 2026 t/m 2040

Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op de gegevens uit de Planregistratie Wonen Zuid Holland van april 2026.



De kaart toont de netto plancapaciteit. Sommige plannen zijn op verzoek van de gemeente geclusterd.

Rotterdam Van Nelleknoop

Met de ontwikkeling van de Van Nelleknoop wordt beoogd een gemengd woon- en werkgebied te realiseren met bijbehorende voorzieningen. De aanjager voor deze ontwikkeling is de komst van station Van Nelle. Het gebied kenmerkt zich door een onderbenutte potentie. Het gebied ligt direct aan het bestaand stedelijk gebied en kent een aantal kwaliteiten, zoals een groot aantal stedelijke en regionale voorzieningen en iconen (o.a. Wereld erfgoed Van Nelle Fabriek, Het Kasteel (Sparta stadion), Neptunus stadion, Diergaarde Blijdorp), meerdere groene, ecologische en recreatieve functies en de Schie Daarnaast bevinden er zich verschillende stedelijke woonwijken met een hoge dichtheid: Spangen, Oud Mathenesse, Nieuwe Westen en Overschie). Tegelijkertijd is de Van Nelleknoop op dit moment nog geen samenhangend gebied. Er zal geïnvesteerd moeten worden in nieuwe verbindingen tussen deelgebieden en in het doorbreken van (infra) barrières om het gebied aantrekkelijk te maken. Er zijn nog verschillende varianten mogelijk voor verstedelijking op deze knoop, met grofweg een potentie voor het toevoegen van 2.000 tot 3.000 woningen gekoppeld aan een nieuw station." Hiervan zijn slechts 500 te zien op de hiernaast getoonde kaart, omdat het grootste deel van deze woningen pas opgeleverd kan worden na opening van het nieuwe station Van Nelle.

Stand van zaken

De gemeente Rotterdam heeft een gebiedsuitwerking gemaakt op basis van de voorkeurspositie van het nieuwe station in het MIRT proces. De consequenties hiervan zijn op hoofdlijnen beschreven. Met deze scenario's zijn gesprekken gevoerd met de stakeholders in het gebied om input op te halen. Die input wordt gebruikt om de ambitie verder aan te scherpen.

Knelpunten en uitdagingen

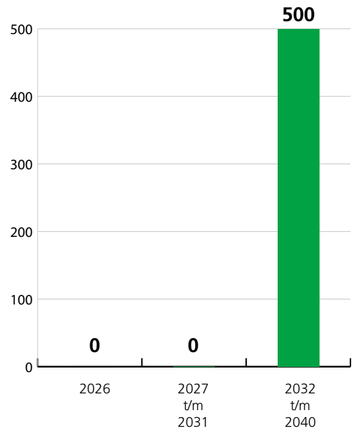
- De Van Nelleknoop heeft een aantal grote waardes en tegelijkertijd een aantal opgaven. Naast de Schie zijn dat o.a. sportvoorzieningen, groene en kwaliteiten in de vorm van een aaneenschakeling van groene routes parken en volkstuinen in het gebied. Dit vormen belangrijke waardes om in de ontwikkeling te worden meegenomen. Verplaatsingen en herschikking van het gebied is deels aan de orde.
- Aan de andere kant mist het gebied nu nog de samenhang om voldoende aantrekkelijk te zijn. Om het gebied integraal te ontwikkelen moeten er ingrepen worden gedaan aan, onder meer, het fijnmazig netwerk, verbindingen over de Schie en de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte.
- Op dit moment is een deel van de Van Nelleknoop bedrijventerrein (Spaanse Polder-Zuid). Hier staan ook bedrijven met een hoge milieucategorie. Inmiddels is de keuze gemaakt om geen woningbouw in Spaansepolder zuid te realiseren. Een meer arbeids- en kennisintensieve bedrijvigheid is veel meer een richting voor dit deel van de Spaansepolder.
- De Van Nellefabriek is werelderfgoed, dat heeft gevolgen voor de ontwikkelmogelijkheden in de omgeving (zogenaamde bufferzone), bijvoorbeeld voor bouwhoogtes. Dat betekent dat er zorgvuldige gekeken moet worden naar hoe en waar kun je bouwen en verdichten. Een HIA (Heritage Impact Analysis) zal onderdeel zijn van de ontwikkelstrategie.
- Financiële haalbaarheid: op dit moment zijn er nog verschillende scenario's, waar ook de financiële consequenties op globaal niveau iets meer in beeld komen. Dit wordt in een later stadium op hoofdlijnen verder uitgewerkt.
- De ontwikkeling van de woningen is sterk afhankelijk van de komst van het Van Nellestation.



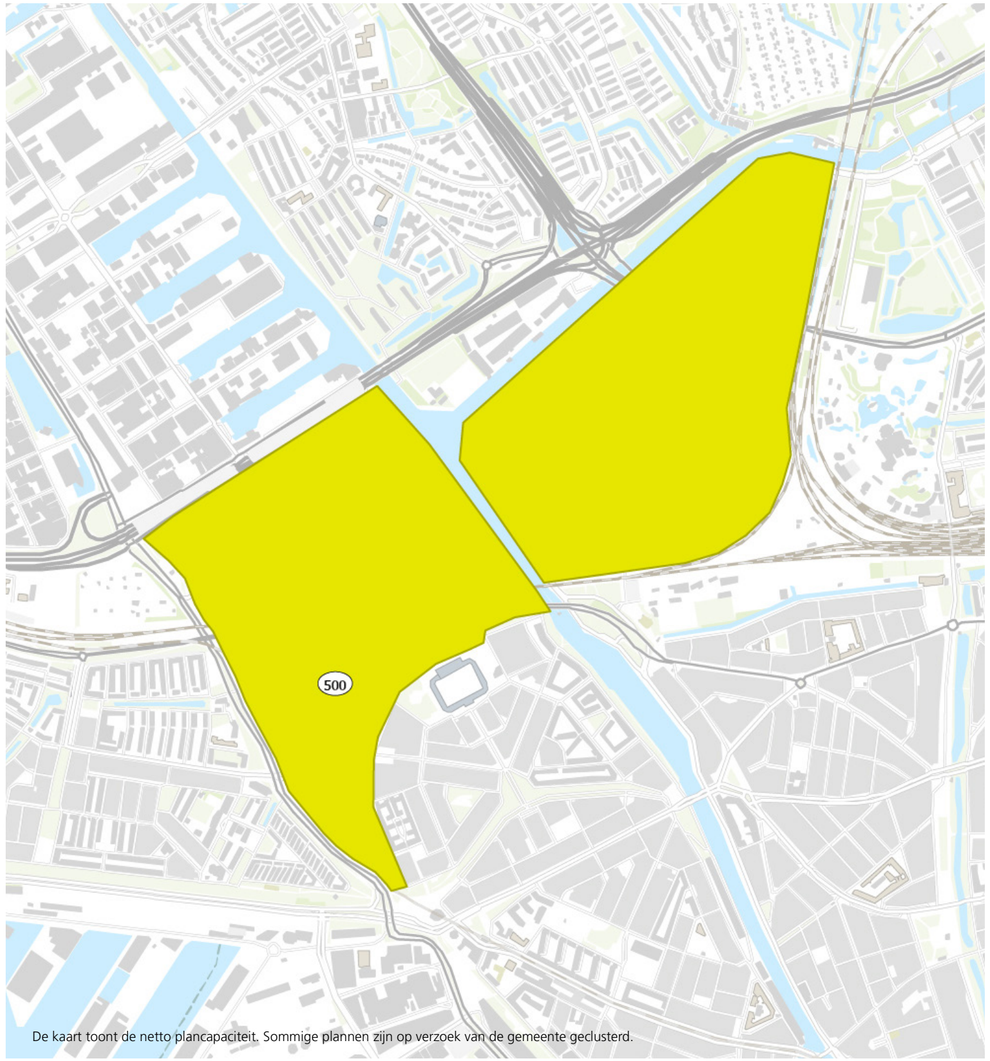
Netto plancapaciteit 2026 t/m 2040

Sloop 2026 t/m 2040

Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op de gegevens uit de Planregistratie Wonen Zuid Holland van april 2026.



De kaart toont de netto plancapaciteit. Sommige plannen zijn op verzoek van de gemeente geclusterd.

Schiedam Schieveste-Nieuwe Mathenesse

Rond het station Schiedam Centrum worden binnen het plangebied Schieveste rond de 3.500 woningen gerealiseerd, samen met voorzieningen, stedelijke functies en een beperkt aantal kantoormeters. Er worden minimaal 70% betaalbare woningen gerealiseerd in verschillende segmenten. Met Schieveste wordt een belangrijk passtuk tussen de bedrijventerreinen, infrastructuur en de bestaande stad ingevuld. Gebieden worden beter met elkaar en het openbaar vervoer verbonden. Daarnaast wordt er flink meer vervoerspotentieel gegeneerd voor het station Schiedam Centrum. In Nieuw Mathenesse wordt met de toevoeging van 1.300 woningen een gemengd woon-werkgebied gerealiseerd met tenminste 50% betaalbare woningen. De transitie naar een economisch gezond en toekomstbestendig werkgebied moet leiden tot een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Op 5 minuten fietsen van station Schiedam Centrum wordt het gebied ontwikkeld via een integrale aanpak van wonen, economie en bedrijfsontwikkeling, mobiliteit en duurzaamheid. Als onderdeel van de top 13-locaties M4H en Nieuw-Mathenesse wordt hier hoogstedelijk ontwikkeld gericht op het openbaar vervoer van de Oude Lijn.

Stand van zaken

In 2019 heeft een marktpartij voor Schieveste een masterplan aangeboden aan de gemeente en de eerste gronduitgifte heeft plaatsgevonden in 2021. In 2020 heeft Schieveste een succesvolle aanvraag gedaan voor een bijdrage uit de Woningbouwimpuls, dat de realisatie van een hoog percentage betaalbare woningen mogelijk maakt. Het bestemmingsplan is in de zomer 2023 onherroepelijk geworden en inmiddels is het eerste deelproject (Prelude) in aanbouw.

In 2020 is gewerkt aan een dezonering van het huidige bedrijventerrein Nieuw-Mathenesse en in 2021 is een ruimtelijk raamwerk vastgesteld in navolging van het ruimtelijk raamwerk van Rotterdam M4H. Het terrein van het voormalig glasfabriekterrein is privaat verkocht aan een projectontwikkelaar en in de zomer van 2024 is fase 1 in de verkoop gegaan. Schiedam faciliteert deze ontwikkeling bij de planuitwerking en brengt naastliggende terreinen in eigendom in. Met de provincie is in 2021 een bestuurlijk woon-werk-akkoord worden gesloten om bedrijventerreinen die voor wonen worden herbestemd te compenseren. In januari van 2026 is gestart met de bouw van het eerste deelproject: Entree.

Knelpunten en uitdagingen

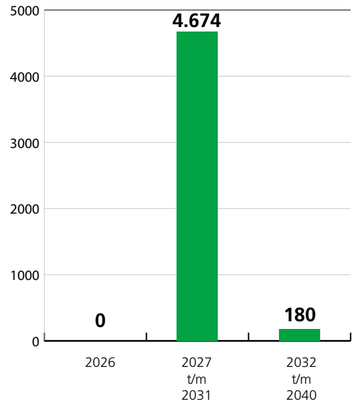
- Op Schieveste zijn inmiddels de belangrijkste knelpunten opgelost ten aanzien van geluid en externe veiligheid. De financiële haalbaarheid is met het toegekend krijgen van de WBI-subsidie geborgd.
- De vernieuwing van station Schiedam en de schaalsprong van het OV op de Oude Lijn vormen belangrijke randvoorwaarden voor deze ontwikkeling. Tijdens het BO MIRT 2025 is besloten de vernieuwing van het station naar de MIRT-Planstudiefase te geleiden en zijn de daartoe benodigde financieringsafspraken gemaakt. Daardoor nu kan worden gewerkt aan het ontwerpen van de verschillende stations.
- Het plangebied van Nieuw-Mathenesse heeft nog te maken met uitdagingen om de stad infrastructureel aan te sluiten op het nieuwe woon-werkgebied. Daarnaast moet er nog een parkeercompensatie komen voor de bezoekers aan de binnenstad van Schiedam, die nu parkeren op braakliggend terrein. Binnen het gehele plangebied M4H/Nieuw-Mathenesse wordt er ook nog gezocht naar een oplossing voor het omleggen/ophogen van een dijklichaam en de ontsluiting van het gebied. Hierover vinden gesprekken plaats met de betrokken partijen.



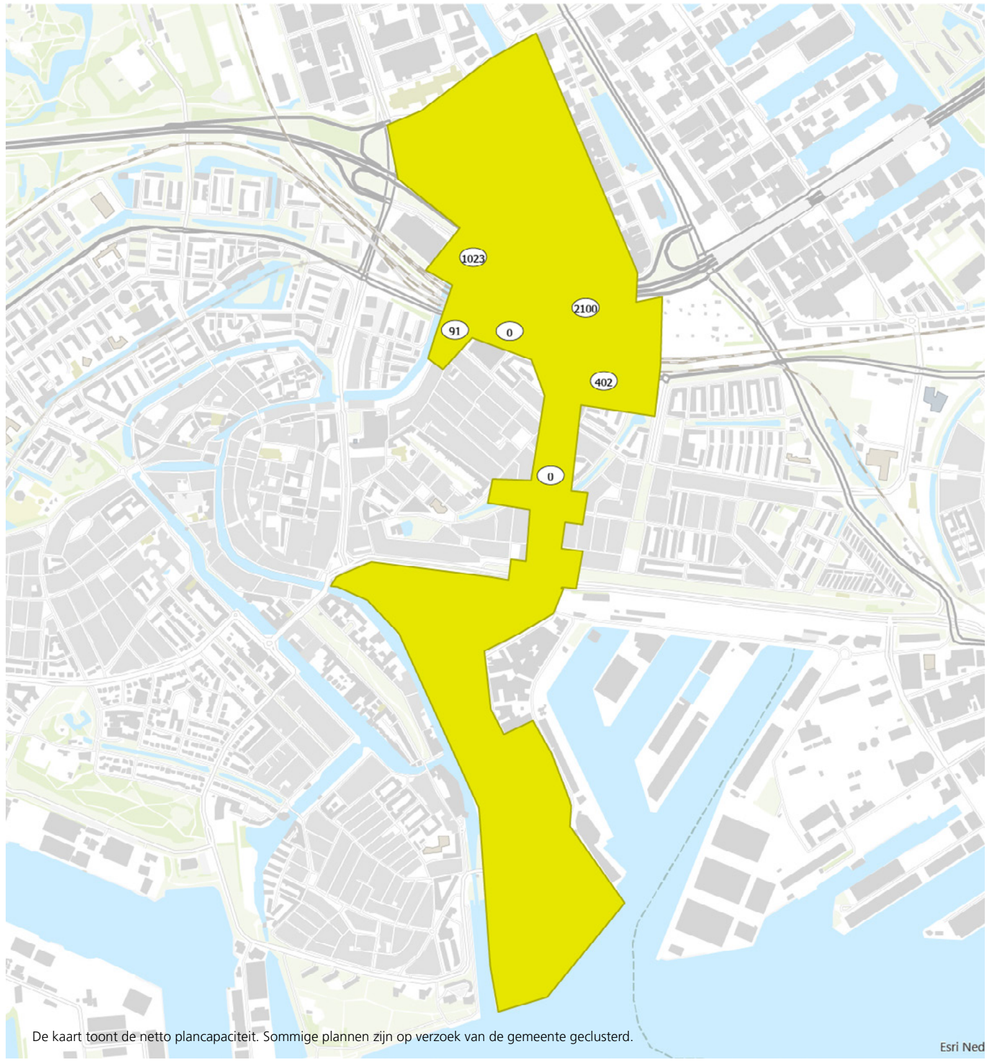
Netto plancapaciteit

Sloop 2026 t/m 2040

Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op de gegevens uit de Planregistratie Wonen Zuid Holland van april 2026.



De kaart toont de netto plancapaciteit. Sommige plannen zijn op verzoek van de gemeente geclusterd.

Zoetermeer Entreegebied

Het Entreegebied Zoetermeer wordt getransformeerd tot een nieuwe levendige stadswijk met gemengd wonen en werken tussen twee bestaande OV-knooppunten, waar nu nog grootschalige (grotendeels leegstaande) kantoren, parkeervelden en een anonieme openbare ruimte langs een drukke invalsweg het beeld bepalen.

De transformatie van de deze verkeersader naar stadsstraat met meer ruimte voor de fietser en de voetganger en mogelijk innovatief OV, in combinatie met het verdeelde particuliere grondeigendom is een grote uitdaging. De samenwerking met de grondeigenaren, een slim stedenbouwkundig ontwerp en het komen tot een adaptieve en gefaseerde gebiedsontwikkeling staan daarom centraal.

Stand van zaken

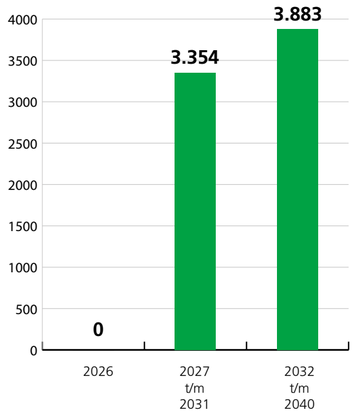
Entree gaat nu echt van start. Het Omgevingsprogramma voor de ontwikkeling van het Entreegebied is in juli 2025 vastgesteld. Drie jaar geleden stond het er heel anders voor, met een bestemmingsplanprocedure die stop werd gezet. Het roer ging om door de invoering van de Omgevingswet, wijzigingen in de kantoorbehoefte, aantallen woningen en de nieuwe stadsstraat Afrikaweg. Het nieuwe programma Entree biedt ruimte voor 6.750-7.250 woningen en een substantieel niet wonen-programma. Nu de stedenbouwkundige en programmatische kaders voor bouwen in Entree vastliggen, zijn de ontwikkelaars aan zet om voor de verschillende ontwikkelkavels hun bouwplannen uit te werken. In oktober 2024 is de bouw van het eerste project in Entree; Terra Nova (met circa 400 woningen) al gestart. Hiervoor is een Start Bouw Impuls verkregen. Oplevering wordt verwacht in 2028. De verwachting is dat de volgende projecten starten in het eerste deel van 2028.

Knelpunten en uitdagingen

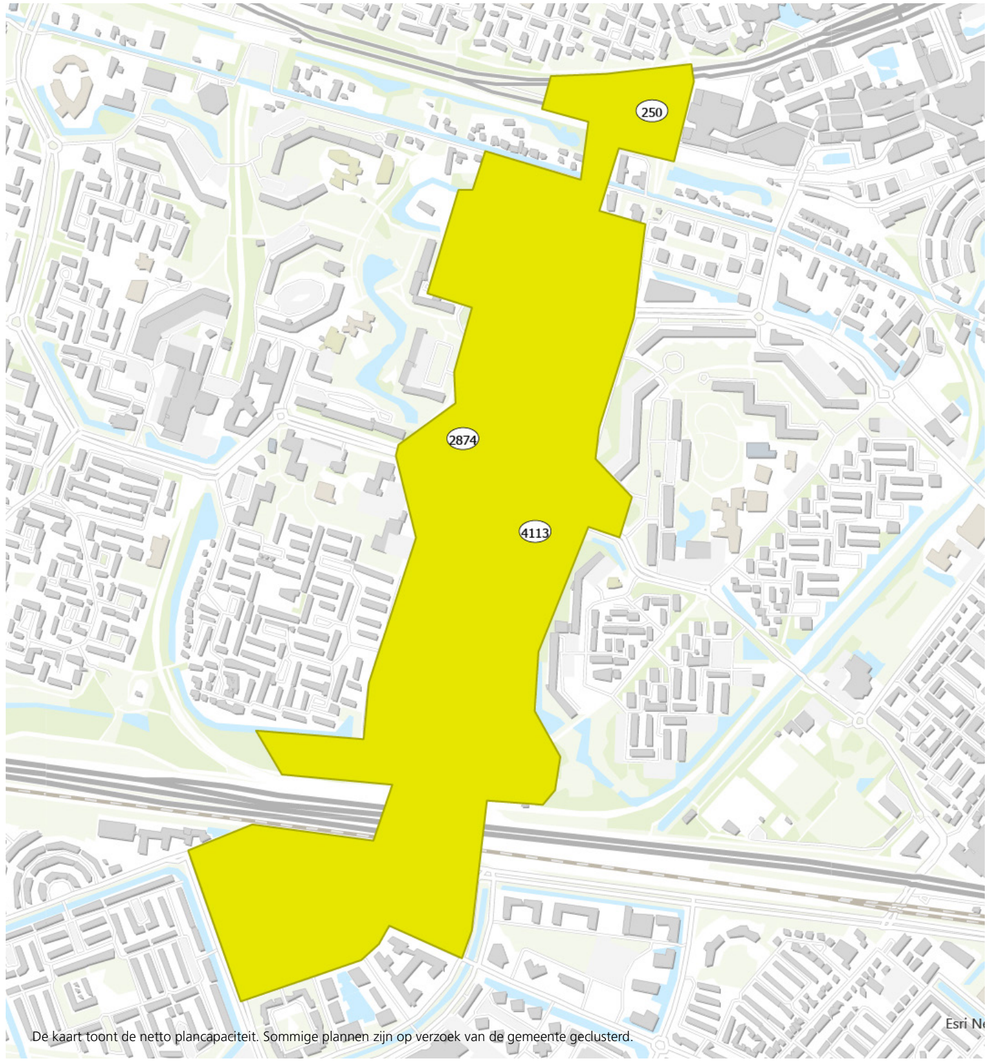
- De transformatie van een drukke verkeersader naar kwalitatief hoogwaardige stadsstraat, in combinatie met het verdeelde particuliere grondeigendom.
- Onzekerheid over (on)mogelijkheden doortrekking OV, in het kader van upgrade NS-station Zoetermeer tot aangenaam vervoersknooppunt.
- Hoge binnenstedelijke dichtheid levert spanning op met geluidsnormen, parkeerbalans en verkeersdoorstroming.
- De huidige marktomstandigheden zijn uitdagend om te komen tot woningbouw.



Plancapaciteit



De weergegeven plancapaciteit is gebaseerd op de gegevens uit de Planregistratie Wonen Zuid Holland van april 2026.



De kaart toont de netto plancapaciteit. Sommige plannen zijn op verzoek van de gemeente geclusterd.

Esri N

25

VAM

Verstedelijkingsalliantie
ECONOMIE
Monitor 2025

VERSTEDELIJKINGSALLIANTIE
LEIDEN - DORDRECHT

04.11.2026

Eén van de afspraken in het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad is dat de alliantiepartners werken aan de toevoeging van 85.000 banen tussen 2018 en 2040. Dat doel is al ruimschoots behaald: in de periode tussen 1 januari 2018 en 1 januari 2025 is het aantal banen in de acht gemeenten met 102.600 gestegen. Ondanks het gegeven dat het doel uit het Verstedelijkingsakkoord is bereikt willen de acht gemeenten blijven investeren in werkgelegenheid.

Groei banen in Verstedelijkingsalliantie		
	Banen	Toename t.o.v. dec. 2017
dec-17	958.000	0
dec-18	980.600	22.600
dec-19	1.000.800	42.800
dec-20	985.500	27.500
dec-21	1.006.000	48.000
dec-22	1.038.400	80.400
dec-23	1.048.600	90.600
dec-24	1.060.600	102.600
Bron: CBS (Arbeidsvolume; bedrijfstak, kwartalen, nationale rekeningen)		

In heel Nederland is het aantal banen van 2018 t/m 2024 met 10,4% gegroeid. In heel Zuid-Holland is was de groei in die periode 9,9% en in de acht alliantiegemeenten 10,7%. Banengroei in de Verstedelijkingsalliantie is daarmee iets hoger dan het Nederlandse gemiddelde. De percentuele groei verschilde sterk per stad, en was met 15,2% het hoogst in Delft, gevolgd door een groei van 12,3% in Leiden. Den-Haag, Rijswijk en Dordrecht zijn rondom het landelijke gemiddelde van iets boven de 10%, de overige drie steden zaten daaronder. De absolute banengroei was in Den-Haag en Rotterdam het grootst.

Groei banen per stad				
	Banen dec. 2017	Banen dec. 2024	Toename	Toename percentueel
Nederland	8.208.600	9.058.600	850.000	10,4%
Zuid-Holland	1.728.300	1.858.600	130.300	9,9%
Acht steden VA	958.000	1.060.600	102.600	10,7%
Delft	55.300	63.700	8.400	15,2%
Den Haag	281.400	310.400	29.000	10,3%
Dordrecht	55.200	61.000	5.800	10,5%
Leiden	69.300	77.800	8.500	12,3%
Rijswijk	30.200	33.500	3.300	10,9%
Rotterdam	388.900	423.200	34.300	8,8%
Schiedam	32.400	35.100	2.700	8,3%
Zoetermeer	51.000	55.900	4.900	9,6%
Bron: CBS (Banen SBI2008 regio)				

De toename en afname van banen kan worden uitgesplitst per SBI hoofdgroep. De sector die van oudsher de meeste banen biedt is de Gezondheids- en welzijnszorg (17%). Deze sector is met name sterk vertegenwoordigd in Leiden, door de aanwezigheid van het Leiden Bio Science Park, maar in de Verstedelijkingsalliantie in zijn geheel neemt deze sector geen groter aandeel in dat het landelijke gemiddelde.
De sector 'Openbaar bestuur en overheidsdiensten', sterk vertegenwoordigd in Den-Haag, levert 14% van alle banen in de Verstedelijkingsalliantie. Hiermee scoort de Verstedelijkingsalliantie wel beduidend hoger dan het landelijke gemiddelde van 7%.
Sectoren die zich vooral in grotere steden manifesteren, zoals (hoger) onderwijs en specialistische zakelijke dienstverlening, nemen in de VA-gemeenten logischerwijs een iets hoger aandeel in dan het Nederlandse gemiddelde, terwijl de sectoren Handel en Industrie een beduidend lager aandeel van het aantal arbeidsplaatsen vertegenwoordigen dan in de rest van Nederland.

Aandeel banen per SBI-categorie				
	Acht steden VA	Acht steden VA	Nederland	Zuid-Holland
	dec. 2017	dec. 2024	dec. 2024	dec. 2024
A Landbouw, bosbouw en visserij	0%	0%	1%	1%
B Delfstoffenwinning	0%	0%	0%	0%
C Industrie	5%	4%	9%	6%
D Energievoorziening	0%	0%	0%	0%
E Waterbedrijven en afvalbeheer	0%	0%	0%	0%
F Bouwnijverheid	3%	3%	4%	4%
G Handel	13%	12%	16%	16%
H Vervoer en opslag	5%	5%	5%	5%
I Horeca	5%	5%	5%	5%
J Informatie en communicatie	4%	4%	4%	3%
K Financiële dienstverlening	3%	3%	3%	2%
L Verhuur en handel van onroerend goed	1%	1%	1%	1%
M Specialistische zakelijke diensten	8%	8%	7%	8%
N Verhuur en overige zakelijke diensten	13%	11%	11%	12%
O Openbaar bestuur en overheidsdiensten	11%	14%	7%	9%
P Onderwijs	8%	9%	7%	7%
Q Gezondheids- en welzijnszorg	16%	17%	17%	17%
R Cultuur, sport en recreatie	2%	2%	2%	2%
S Overige dienstverlening	2%	2%	1%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%
Bron: CBS (Bedrijfstakken/branches (SBI2008), regio)				

In de Verstedelijkingsalliantie is het aantal banen in de sectoren 'Gezondheids- en welzijnszorg', 'Onderwijs' en 'Openbaar bestuur en overheidsdiensten' sterk gestegen sinds 2018, terwijl banen in de sectoren 'Verhuur en zakelijke dienstverlening' en 'Industrie' in veel gemeenten zijn afgenomen en in de meeste gemeenten ook de sterkste daler vormden.

Grootste groeiers en dalers per stad		
Grootste groeier per stad tov 2017		
Delft	5.000	onbekend
Den Haag	23.000	O Openbaar bestuur en overheidsdiensten
Dordrecht	2.000	M zakelijke diensten
Leiden	2.800	P Onderwijs
Rijswijk	2.000	N Verhuur en overige zakelijke diensten
Rotterdam	7.100	Q Gezondheids- en welzijnszorg
Schiedam	1.000	Q Gezondheids- en welzijnszorg
Zoetermeer	2.800	Q Gezondheids- en welzijnszorg
Provincie Zuid-Holland	46.000	Q Gezondheids- en welzijnszorg
Grootste daler per stad		
Delft	-3.300	C Industrie
Den Haag	-4.800	C Industrie
Dordrecht	-1.100	N Verhuur en overige zakelijke diensten
Leiden	-500	H Vervoer en opslag
Rijswijk	-700	K Financiële dienstverlening
Rotterdam	-3.700	N Verhuur en overige zakelijke diensten
Schiedam	-400	C Industrie
Zoetermeer	-2.000	N Verhuur en overige zakelijke diensten
Provincie Zuid-Holland	-11.000	K Financiële dienstverlening
Onderschrift: Bron: CBS (Bedrijfstakken/branches (SBI2008), regio)		

Verantwoording van de cijfers
Alle cijfers zijn afkomstig van het CBS en zijn terug te vinden op statline. De cijfers van de meest recente jaren (2025 en 2026) zijn voorlopige cijfers, die nog niet gecontroleerd of volledig zijn.

Bedrijven geven zelf aan tot welke SBI-code zij behoren. Het is mogelijk dat bedrijven met een geleidelijke verandering in het aandeel werk tussen verschillende activiteiten zich in de loop van de tijd met een andere SBI-categorie identificeren. Zo'n verandering kan bijvoorbeeld optreden wanneer een Universitair Medisch Ziekenhuis zich minder op zorg gaat toeleggen en meer op onderwijs, of vice versa. Of wanneer een farmaceutisch bedrijf zich meer op onderzoek (Gezondheidszorg) gaat toespitsen en minder op de productie van medicijnen (Industrie). Dit leidt tot grotere verschuivingen van banen per sector dan de daadwerkelijke verandering, omdat het hele bedrijf van SBI-code verschiet.

Vastgoedcijfers zijn terug te vinden in de BAG-database, maar deze cijfers zijn niet per stad afzonderlijk beschikbaar.

Delft
Den Haag
Dordrecht
Leiden
Rijswijk
Rotterdam
Schiedam
Zoetermeer



VAM

Verstedelijkingsalliantie
Monitor 2025