



Rijksoverheid

Voortgangsrapportage programma Woningbouw en Mobiliteit 2023



Inhoud

Samenvatting	3
Vooraf	4
Inleiding	5
Probleemanalyse	5
Doelstelling	6
Monitoring en evaluatie	6
De voortgangsrapportage	6
Voortgang	9
Risico's en breder spelende ontwikkelingen	9
Afspraken woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur	10
Mobiliteitsmaatregelen	10
Woningbouw	11
Wijzigingen	13
Mobiliteitspakketten	13
Mobiliteitsmaatregelen	14
Woningbouw	14
Wijzigingen	16
OV-Schaalsprongen	17
Netwerkinvesteringen	19
Financieel	23
Brede Maatschappelijke Welvaart	24

Samenvatting

Door het tekort aan betaalbare woningen staat Nederland voor een grote en urgente opgave om snel veel nieuwe woningen te bouwen. Deze opgave is een focuspunt van het huidige kabinet-Schoof. Daarmee zet dit kabinet de onder het kabinet-Rutte IV gestarte lijn van extra inzet op het realiseren van goed ontsloten en bereikbare woningen voort. Tot en met 2030 moeten 981.000 extra woningen worden gerealiseerd. Het kabinet-Schoof is, net als het vorige kabinet, van plan 100.000 woningen per jaar bij te bouwen.

In 2021 is voor een periode van tien jaar in totaal € 7,5 miljard beschikbaar gesteld voor de bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen in de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. Deze middelen zijn ondergebracht in het programma Woningbouw en Mobiliteit. Tijdens de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (2022 en 2023) en MIRT (2022) zijn de beschikbare middelen uit het Mobiliteitsfonds (€ 7,5 miljard) volledig verdeeld voor de realisatie van mobiliteitsmaatregelen gericht op het mogelijk maken van tenminste 400.000 woningen tot en met 2030. De voor u liggende rapportage focust op de voortgang van de gemaakte afspraken onder het programma Woningbouw en Mobiliteit.

De resultaten over 2023 laten zien dat:

- Bij de Regeling specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur de realisatie van de mobiliteitsmaatregelen voor loopt op de planning in het basispad;
- Bij de Regeling specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur de realisatie van de woningbouw achter loopt op de planning in het basispad;
- Voor de mobiliteitspakketten zijn nog geen resultaten over 2023 te delen, omdat de regeling in 2024 is ingegaan. In de volgende rapportage zal hier meer over bekend zijn.
- Van de OV-schaalsprongen is er één project in de onderzoeksfase, zijn er drie projecten in de verkenningsfase en twee projecten in de planning- en studiefase.
- Van de netwerkinvesteringen zijn er vier projecten in de verkenningsfase en acht projecten in de planning- en studiefase.
- Voor de MIRT-wegprojecten zijn de mijlpalen nader te bepalen. Het opstellen van de planning is mede afhankelijk van de ontwikkelingen in het stikstofdossier.

Er zijn een aantal risico's en breder spelende ontwikkelingen in beeld die mogelijk gevolgen hebben voor de voortgang van de gemaakte afspraken. Voorbeelden hiervan zijn netcongestie, de doorlooptijd van bezwaar- en beroepsprocedures, maar ook de haalbaarheid van de businesscase door prijsstijgingen en de schaarste aan bouwmaterialen, capaciteit en expertise.

Tot slot worden in deze voortgangsrapportage op verzoek van de Tweede Kamer de Brede Maatschappelijke Welvaartsindicatoren bereikbaarheid, gezondheid, leefomgeving en veiligheid geïntroduceerd. In de volgende voortgangsrapportages wordt meer inzicht geboden in de ontwikkelingen op deze indicatoren voor Brede Welvaart.

Vooraf

Het programma Woningbouw en Mobiliteit (hierna WoMo) is een samenwerkingsprogramma tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna IenW) en het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (inmiddels Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, hierna VRO), met als doel op grond van inhoudelijke afwegingen de beschikbare middelen die in coalitieakkoord Rutte IV gereserveerd zijn voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de woningbouwopgave te verdelen, te beheersen en te verantwoorden.

Deze rapportage wordt met ingang van 2024 jaarlijks door de ministeries van IenW en VRO gezamenlijk opgesteld en gedeeld met de Tweede Kamer. De focus ligt op het inzichtelijk maken van de voortgang van het programma op basis van de gemaakte afspraken die voort zijn gekomen uit de bestuurlijke overleggen in 2022 en 2023.

In deze eerste rapportage worden de initiële planningen (basispaden) van de afgesproken woningen en mobiliteitsmaatregelen vastgesteld waaraan de voortgang getoetst wordt. Het basispad is de initiële planning van gemeenten voor de start bouw/aanleg en oplevering van de afspraken. In dit basispad geven gemeenten aan wanneer en met hoeveel woningen of mobiliteitsmaatregelen zij per kalenderjaar verwachten te starten of te gaan opleveren. De realisatiecijfers van alle gemeenten worden samengevoegd en afgezet tegen de samengevoegde basispaden, waarmee de voortgang van de gemaakte afspraken wordt gemonitord. Ook wordt er aandacht besteed aan gesignaleerde risico's en ontwikkelingen die mogelijk effect hebben op de voortgang van de gemaakte afspraken. Tot slot wordt in de rapportage een doorkijk gegeven naar de wijze waarop de Brede Maatschappelijke Welvaartsaspecten in beeld zullen worden gebracht.

Omdat het programmateam WoMo de projecten niet zelf in uitvoering heeft, is voor het opstellen van de voortgangsrapportage voor een deel gebruik gemaakt van externe bronnen. Waar mogelijk zijn bestaande bronnen en gegevens gebruikt, die door gemeenten aangeleverd worden bij IenW of VRO. Hierdoor houdt het programma rekening met het beperken van de administratieve lasten bij medeoverheden.

Specifiek voor de twee onder het programma WoMo vallende regelingen voor specifieke uitkeringen moeten gemeenten een beleidsinformatieformulier invullen. Daarin vullen zij de planningen (het basispad) voor start bouw/aanleg en voor oplevering in. Ook kunnen gemeenten in dit formulier eventuele risico's aangeven die van belang zijn voor de uitvoering van de projecten. De bronnen die bij het opstellen van deze voortgangsrapportage zijn gebruikt zijn:

- De aanvragen en besluiten voor de toekenning van een specifieke uitkering;
- De SiSa-verantwoording door gemeenten¹;
- Het beleidsinformatieformulier dat gemeenten jaarlijks aanleveren;
- Het MIRT-overzicht 2025;
- Het dashboard woningbouw van VRO.

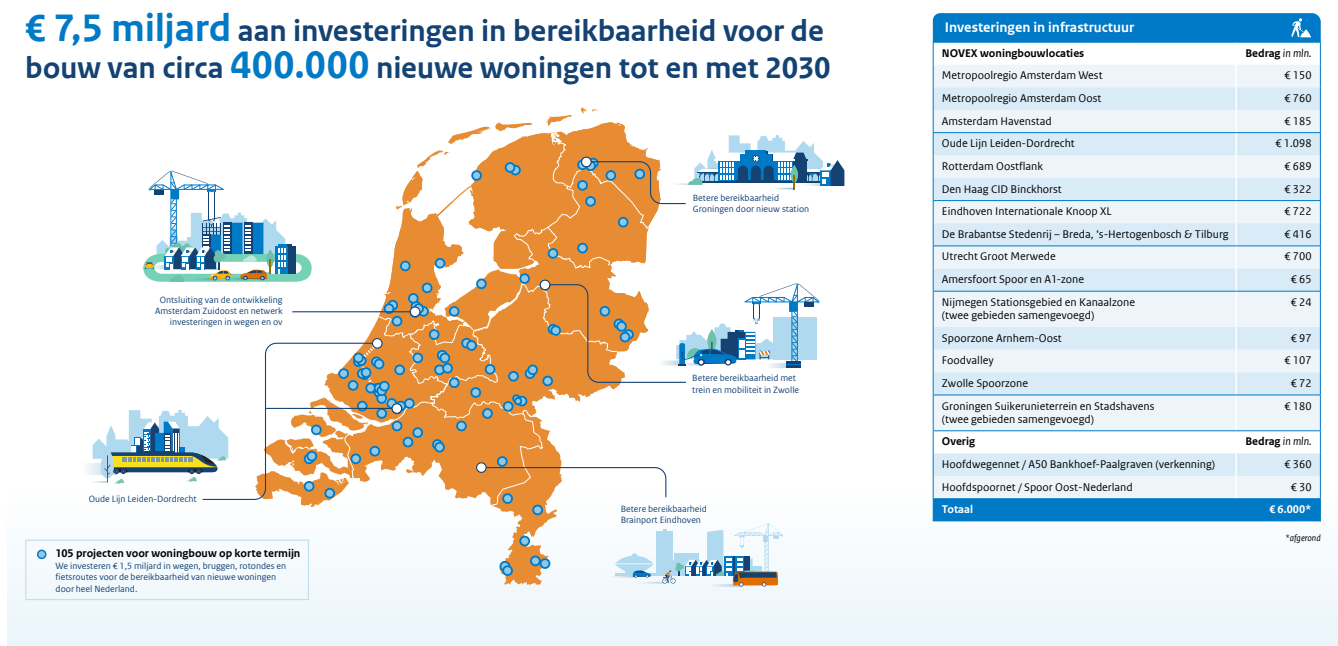
De bovenstaande bronnen bevatten, tijdens het opstellen van deze voortgangsrapportage, de complete gegevensset voor twee derde van alle WoMo-projecten. Dit is goed voor ruim 90% van de ingezette middelen uit het programma. Het programmateam heeft de gebruikte gegevens getoetst op volledigheid en plausibiliteit en gaat uit van de juistheid van de door gemeenten aangeleverde informatie.

¹ Deze is door accountants gecontroleerd.

Inleiding

De grote en urgente woningbouwopgave van Nederland is een focuspunt van het huidige kabinet-Schoof. Daarmee zet dit kabinet de onder het kabinet-Rutte IV gestarte lijn van extra inzet op het realiseren van goed ontsloten en bereikbare woningen voort. Met het coalitieakkoord van het kabinet-Rutte IV (2021) is voor een periode van tien jaar in totaal € 7,5 miljard² (prijspeil 2022) beschikbaar gesteld voor de bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen in de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten (afbeelding 1). Dit budget wordt beheerd door het programma WoMo.

Afbeelding 1: Overzicht van investeringen in infrastructuur vanuit de € 7,5 miljard van het programma WoMo³



Problemanalyse

Door het tekort aan woningen staat Nederland voor de grote en urgente opgave om snel veel nieuwe woningen te bouwen. Het kabinet-Rutte IV heeft aan het begin van haar termijn de ambitie geformuleerd om de woningbouw te versnellen naar 100.000 woningen per jaar. Tot en met 2030 moeten 981.000 extra woningen worden gerealiseerd. Het kabinet-Schoof is, net als het vorige kabinet, van plan 100.000 woningen per jaar bij te bouwen.

Gebrekkige bereikbaarheid of gebrekkige ontsluitingsmogelijkheden vormen een belemmering om te komen tot deze noodzakelijke nieuwe woningbouw. Bereikbaarheidsmaatregelen brengen hoge kosten met zich mee, wat een negatief effect heeft op de grondexploitatie of businesscase. Daarmee vormen investeringen in bereikbaarheid en ontsluiting van woningbouwlocaties een bottleneck in het realiseren van de woningbouwambitie. Het probleem is daarmee tweeledig:

² Met de index bruto overheidsinvesteringen (IBOI) over 2023 komt dit bedrag op € 7,925 miljard.

³ Bron: 'Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit'. Bijlage bij de brief 'Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 2023' (TK2022-2023, 34682-173, dd. 23 juni 2023).

- Verslechtering van de bereikbaarheid van locaties waar nieuwe woningen worden gebouwd/gebrekkige ontsluiting van nieuwe woningen.
- Een daarmee samenhangende stagnatie in de hoeveelheid nieuwe woningen dat wordt gebouwd.

Door als Rijk bij te dragen aan de kosten voor bereikbaarheidsmaatregelen, kan deze bottleneck mogelijk verholpen worden met als resultaat dat nieuwe woningen (sneller) gebouwd kunnen worden.

Doelstelling

Het doel van het programma WoMo is om via extra investeringen in het ontsluiten en bereikbaar maken van de nieuwe woningen en woningbouwlocaties bij te dragen aan de realisatie van voldoende (betaalbare) woningen. Door middel van een programmatische aanpak⁴ wordt de gestructureerde en beheerste inzet van de beschikbaar gestelde middelen geborgd.

Binnen het programma WoMo werken de ministeries IenW en VRO aan de volgende gerelateerde opgaven:

- Het mogelijk maken om tot en met 2030 in de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten 400.000 goed bereikbare en ontsloten nieuwe woningen te bouwen;
- Op orde houden van de bereikbaarheid van het hoofdwegen- en hoofdspoorwegennet gegeven de bouw van een groot aantal nieuwe woningen.

Monitoring en evaluatie

De Tweede Kamer vraagt inzicht in de voortgang en doeltreffendheid van het programma. Om dat inzicht te bieden gebruikt het programma WoMo een drietal sporen waarlangs de informatie over de voortgang en de resultaten van het programma inzichtelijk wordt gemaakt:

1. De jaarlijkse voortgangsrapportage van het programma WoMo met daarin:
 - Focus op voortgang en directe output van het programma;
 - Risico's;
 - Scores op representatieve selectie van relevante Brede Maatschappelijke Welvaartsindicatoren⁵.
2. Ex durante evaluatie, lerend evalueren van wat goed en minder goed werkt in de aanpak van het programma.
3. Eindevaluatie
 - Focus op outcome/maatschappelijke impact en bijdrage van het programma WoMo daarin.

De eerste twee sporen zijn bedoeld om tijdens de looptijd van het programma voldoende stuurinformatie te hebben.

De voortgangsrapportage

Het programma stelt jaarlijks een voortgangsrapportage op, welke naar de Tweede Kamer wordt gestuurd, waarin de voortgang, mijlpalen en financiële situatie van het programma worden opgenomen. Naast de voortgang van mobiliteitsvoorzieningen en gerealiseerde woningen wordt gerapporteerd over de voorziene mijlpalen in aanloop naar de startbouw van woningen. Op deze manier kan al in de beginfase inzicht worden gegeven in de voortgang van het programma.

De scope van het programma WoMo betreft het mogelijk maken van 400.000 nieuwe woningen door infrastructurele- en mobiliteitsmaatregelen. VRO rapporteert jaarlijks in 'De Staat van de Volkshuisvesting' over de brede maatschappelijke opgave om tot en met 2030 981.000 extra woningen te bouwen.

⁴ 'Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit'. Bijlage bij de brief 'Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 2023' (TK2022-2023, 34682-173, dd. 23 juni 2023).

⁵ Omdat er eerst woningen en bewoners moeten zijn om Brede Welvaart te kunnen meten zullen de eerste jaren nog geen of nauwelijks scores op Brede Welvaart opgenomen kunnen worden.

Deze voortgangsrapportage WoMo geeft een totaaloverzicht van de voortgang op elk van de vier typen afspraken waarlangs de investeringen gedaan worden, te weten:

- Woningbouw op korte termijn door bovenplafse infrastructuur
- Mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw
- OV-Schaalsprongen
- Netwerkinvesteringen

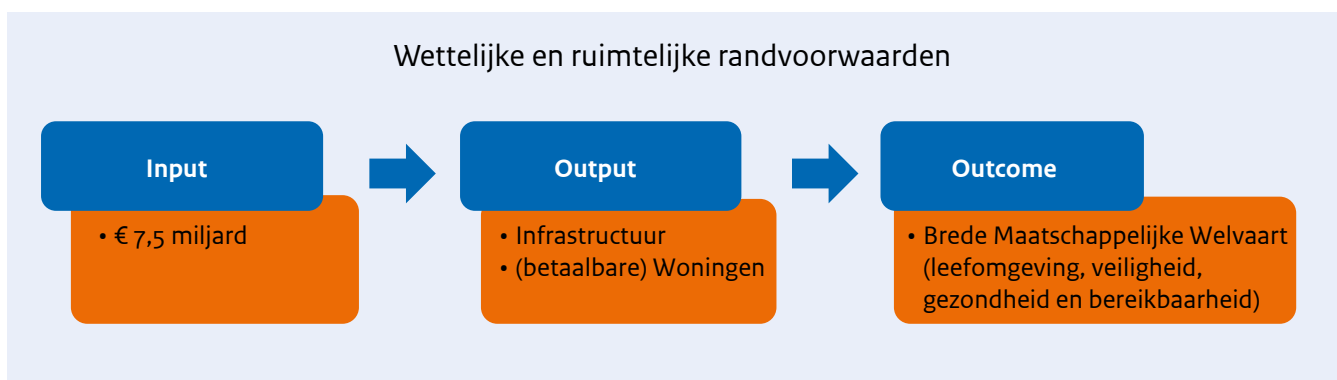
Om de voortgang van de OV-Schaalsprongen en Netwerkinvesteringen te kunnen monitoren wordt er vanuit het programma WoMo aangesloten op de MIRT-systematiek. Voor deze projecten geldt één en hetzelfde peilmoment (per kalenderjaar) en is in deze rapportage dezelfde informatie gebruikt die ook vermeld staat in het MIRT-overzicht 2025.

Per type afspraak wordt gefocust op de twee kernelementen van het programma. Ten eerste de voortgang van de realisatie van de mobiliteitsmaatregelen en van de daaraan gekoppelde woningbouw. Daarnaast wordt gerapporteerd over wijzigingen ten opzichte van de initiële afspraken en de eventuele financiële consequenties daarvan.

De gepresenteerde informatie in deze rapportage is feitelijk van aard en beschrijft de realisatie van de afgesproken mobiliteitsmaatregelen en de daaraan gekoppelde woningbouwaantallen. Het doel is niet om verbanden te trekken of verklaringen te geven over de specifieke cijfers.

Naast de samenhangende *output*factoren infrastructuur en woningbouw heeft het programma ook effect op *outcome*factoren zoals bereikbaarheidswaarde, woningbouwwaarde en bredere welvaartsdoelen. Deze uitkomsten zijn van een veelheid van factoren afhankelijk waarbij er geen één-op-één relatie met de inzet van de WoMo-middelen is. Figuur 1 geeft schematisch de relatie tussen input, output en outcome weer.

Figuur 1: Relatie inzet middelen en nagestreefde uitkomsten programma WoMo



De vraag wat de bijdrage van het programma WoMo aan de uitkomsten voor de nieuwe bewoners is geweest kan pas na afloop van het programma worden beantwoord. Dit inzicht zal aan het eind van het programma via een evaluatie worden verkregen. Wel wordt tijdens het programma gemonitord hoe vooraf geselecteerde indicatoren voor Brede Welvaart zich ontwikkelen. Daarmee wordt de vinger aan de pols gehouden en kan vastgesteld worden of bijsturing nodig is.

Door de lange doorlooptijd van bouw- en infrastructurele projecten worden er in de eerste jaren van de voortgangsrapportage nog relatief weinig projecten als afgerond aangemerkt. Door het opstellen van basispaden naar volledige doelbereiking kan ook tussentijds gekeken worden of het programma op schema ligt.

Gedurende de looptijd van het programma zullen op indicatoren voor Brede Welvaart steeds meer gegevens beschikbaar komen. Vanaf het moment dat deze scores over de ontwikkeling op het vlak van Brede Maatschappelijke Welvaart beschikbaar zijn worden deze opgenomen in de voortgangsrapportage. Dit gaat om indicatoren representatief voor de thema's veiligheid, bereikbaarheid, gezondheid en leefomgeving. In het hoofdstuk over Brede Maatschappelijke Welvaart wordt de opzet voor monitoring en evaluatie nader beschreven.

Voortgang

Dit hoofdstuk geeft op landelijk niveau inzicht in de voortgang van de gemaakte afspraken uit het programma WoMo. Daarbij wordt per type (financierings-)afpraak gekeken naar woningbouw, naar mobiliteitsmaatregelen en naar eventuele wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijke afspraken. In het jaar 2023 zijn er geen wijzigingen opgevoerd ten opzichte van de oorspronkelijke afspraken.

Risico's en breder spelende ontwikkelingen

Gedurende het jaar haalt het programmateam voortgangsinformatie op bij gemeenten. Deze informatie geeft inzicht in de lopende en toekomstige ontwikkelingen en risico's die betrekking hebben op de gemaakte afspraken. Voor het ophalen van informatie worden gesprekken met de gemeenten benut en worden er beleidsinformatieformulieren ingevuld door de gemeenten.

Uit de beleidsinformatieformulieren komen een aantal veelvoorkomende risico's naar voren. Deze risico's kunnen de scope van een project, de financiële haalbaarheid en/of de tijdsplanning beïnvloeden. Om de impact van deze risico's te beperken worden er beheersmaatregelen genomen door de gemeenten.

Een belangrijke risico voor de scope van een project is netcongestie. Veel gemeenten geven aan hier tegen aan te lopen. Dit probleem ontstaat wanneer de infrastructuur, zoals elektriciteits- en datanetwerken, de vraag naar capaciteit niet aan kan. Dit kan leiden tot scopewijzigingen, vertraging of zelfs stopzetten van projecten. Een ander risico is gebrek aan politiek draagvlak in de gemeente en/of provincie, wat eveneens van invloed kan zijn op de scope van een project.

Op financieel vlak speelt onzekerheid over de haalbaarheid van de businesscase een cruciale rol bij investeerders, ontwikkelaars en marktpartijen. Deze onzekerheid over voldoende financiële middelen en/of over voldoende rendement kan leiden tot vertragingen, aanpassingen van de scope, of zelfs tot het pauzeren of beëindigen van projecten. De voornaamste oorzaken hiervoor zijn prijsstijgingen van bouwmaterialen en arbeidskosten.

De voornaamste risico's die impact hebben op de doorlooptijd van projecten zijn:

- Schaarste van bouwmaterieel en -personeel;
- Gebrek aan ambtelijke capaciteit en expertise;
- De doorlooptijd van bezwaar- en beroepsprocedures (inclusief Raad van State);
- Versnipperde grondposities;
- Natuur-, geluids- en milieuregelgeving.

Afspraken woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur

Van de € 7,5 miljard van het programma WoMo is € 1,436 miljard (prijspeil 2022) beschikbaar gesteld aan gemeenten voor bovenplanse infrastructuur bij 105 woningbouwlocaties in heel Nederland. Op deze locaties kan daarmee op korte termijn – uiterlijk eind 2027 – gestart worden met de bouw van woningen en mobiliteitsmaatregelen. Deze middelen zijn beschikbaar gesteld via de op 10 oktober 2023 gepubliceerde ‘Regeling specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur’ (hierna SPUK WoKT).

De investeringen dragen bij aan de bovenplanse mobiliteits- en bereikbaarheidsopgaven die nodig zijn voor of toerekenbaar zijn aan de realisatie van de woningbouwplannen. Voorbeelden hiervan zijn: het aanleggen van een fietspad of -brug, het aanleggen of aanpassen van een weg of kruising, het aanleggen van rotondes, het realiseren van een mobiliteitshub of bijvoorbeeld de aanleg van extra OV-voorzieningen. Onder deze specifieke uitkeringen vallen in totaal 415 mobiliteitsmaatregelen gekoppeld aan de bouw van circa 196.000 woningen waarvan minimaal 50% valt binnen de categorie betaalbaar.

Omdat niet alle formulieren tijdig zijn ontvangen, zijn de cijfers hieronder gebaseerd op 71 van de 105 beleidsinformatieformulieren die bij het opstellen van deze rapportage beschikbaar waren. De realisatiecijfers zijn gebaseerd op 61 van de 78 SiSa-verantwoordingsdocumenten⁶.

Mobiliteitsmaatregelen

Onder de SPUK WoKT dienen de ontvangers uiterlijk 31 december 2027 te zijn gestart met de aanleg van de mobiliteitsmaatregelen en dienen deze uiterlijk 31 december 2035 te zijn voltooid. Het gaat onder deze regeling om 105 pakketten met mobiliteitsmaatregelen.

Planning en start aanleg

Figuur 2 geeft het basispad van de start aanleg en de oplevering van de pakketten mobiliteitsmaatregelen weer. Het basispad ‘planning start aanleg’ laat zien in welk jaar de gemeenten verwachten te starten met de aanleg van de pakketten van mobiliteitsmaatregelen. Tot en met 31 december 2023 is met de aanleg van 15 van de 105 pakketten met mobiliteitsmaatregelen gestart⁷. Dit is iets meer dan de dertien pakketten waarmee conform planning gestart zou zijn.

Planning en oplevering

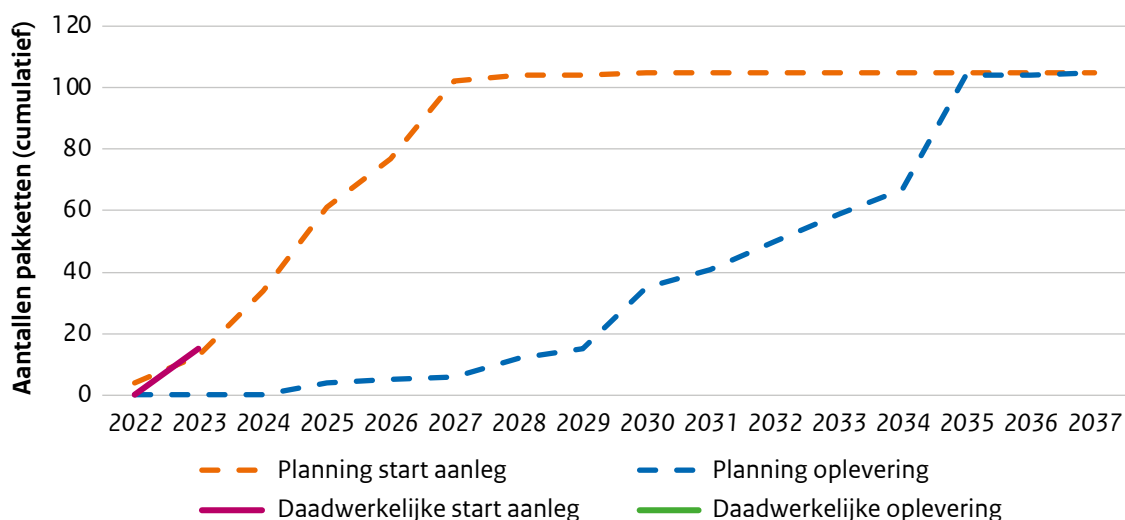
Het basispad ‘planning oplevering’ geeft weer in welk jaar gemeenten verwachten de pakketten te hebben afgerond. Er zijn nog geen pakketten afgerond. Dit is ook de reden waarom de groene lijn in figuur 2 nog niet zichtbaar is. Dit betekent niet dat er nog geen losse maatregelen kunnen zijn afgerond. De afronding wordt per geheel pakket maatregelen weergegeven.

De in figuur 2 opgenomen cijfers zijn gebaseerd op de formulieren waarmee de gemeenten de aanvraag voor de specifieke uitkering gedaan hebben en op de SiSa-verantwoording.

⁶ Formulieren die de komende maanden nog binnenkomen worden verwerkt in een update van het dashboard op [rijksoverheid.nl: https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/volkshuisvesting/nieuwe-woningen-bereikbaar-maken](https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/volkshuisvesting/nieuwe-woningen-bereikbaar-maken)

⁷ Dit cijfer is gebaseerd op de tot op het moment van opstellen van deze rapportage ontvangen SiSa-verantwoordingsinformatie (61 van de 78 verwachte formulieren).

Figuur 2: Aantal pakketten van mobiliteitsmaatregelen onder de SPUK WoKT waarvan start aanleg en oplevering hebben plaats gevonden versus de geplande aantallen start aanleg en oplevering (peildatum 31-12-2023)



Zoals ook figuur 2 laat zien, wordt de bulk van de mobiliteitsmaatregelen in de periode ná 2029 opgeleverd. Dat is verklaarbaar omdat het proces van plan tot oplevering van mobiliteitsmaatregelen een zekere doorlooptijd kent.

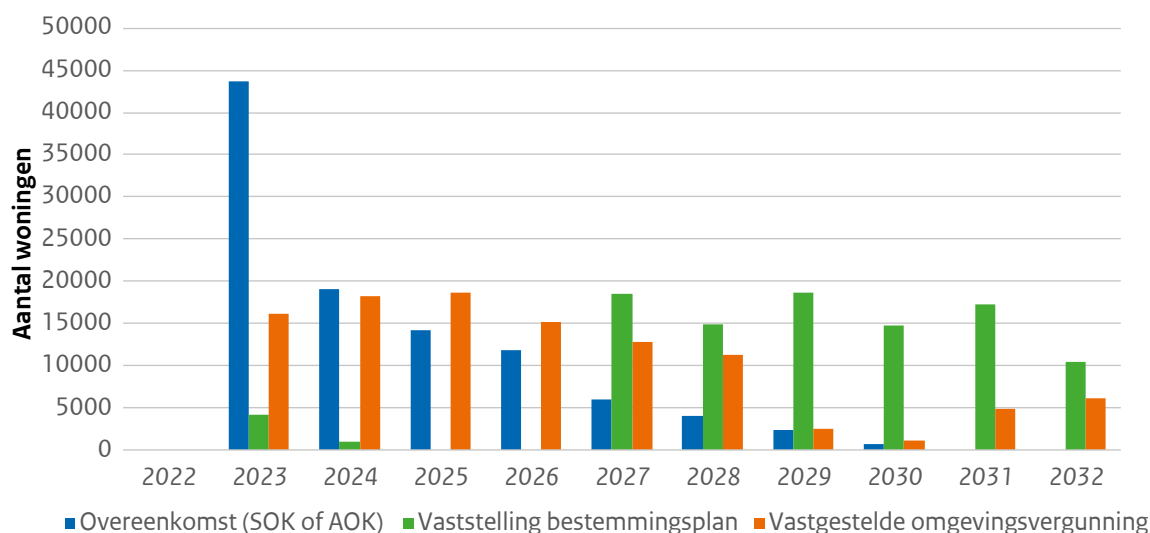
Woningbouw

Tot en met 2023 zijn vooral voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd om te kunnen starten met de bouw van woningen. Om aan de voorkant van het proces een indruk te geven van de werkzaamheden laat figuur 3 de verwachtingen van gemeenten zien voor een aantal mijlpalen in het proces.

De verwachting was dat eind 2023 voor ruim 16.000 woningen een omgevingsvergunning is afgegeven, dat voor ruim 4.000 woningen het bestemmingsplan is vastgesteld en dat voor een kleine 44.000 woningen een samenwerkingsovereenkomst of anterieure overeenkomst is vastgesteld.

De in figuur 3 opgenomen cijfers zijn gebaseerd op de door gemeenten aangeleverde beleidsinformatieformulieren.

Figuur 3: Mijlpalen in aanloop naar de start bouw van de woningen onder de SPUK WoKT (peildatum 31-12-2023)

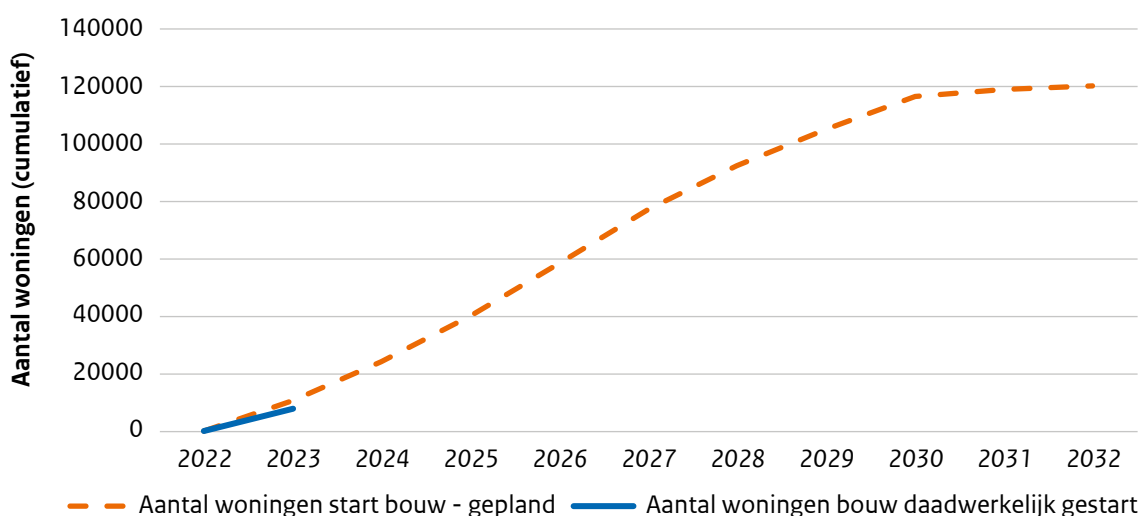


Planning en start bouw

De bijdragen vanuit het programma WoMo voor het aanleggen van mobiliteitsmaatregelen zijn gekoppeld aan de bouw van woningen. Figuur 4 geeft het basispad van de start bouw van die woningen weer. Het betreft het aantal woningen waarvan de start bouw in het betreffende kalenderjaar ligt. Figuur 4 laat zien dat het aantal woningen waarvan de bouw gestart is met 4.512 achterblijft bij de 10.677 uit het basispad⁸.

De in figuur 4 opgenomen cijfers over het basispad zijn gebaseerd op de door gemeenten aangeleverde beleidsinformatieformulieren⁹ en de SiSa-verantwoording.

Figuur 4: Start bouw woningen versus gepland onder de SPUK WoKT (peildatum 31-12-2023)



Planning en oplevering

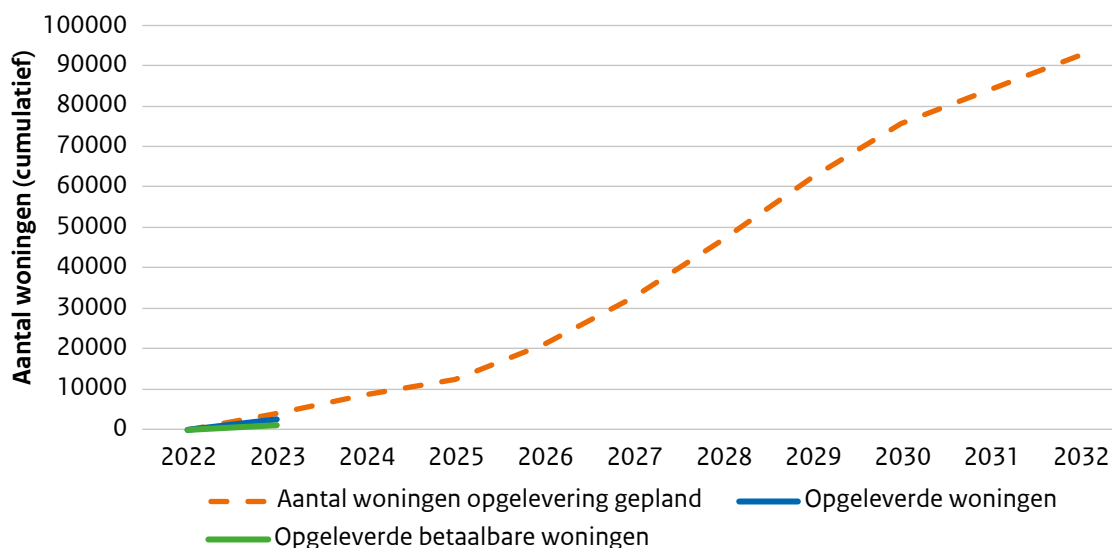
Ook voor de oplevering van woningen is een basispad opgesteld. Figuur 5 geeft het basispad van de oplevering van het totaal aantal woningen weer. Het betreft het aantal woningen waarvan de oplevering in het betreffende kalenderjaar ligt. Er is geen basispad beschikbaar voor de aantallen betaalbare woningen, alleen voor het totaal aantal woningen.

Op peildatum 31 december 2023 zijn er in totaal 2.549 woningen opgeleverd onder de SPUK WoKT. Dat is 1.507 woningen minder dan bij de uitvraag van het basispad in 2023 werd verwacht. Er zijn 1.009 betaalbare woningen opgeleverd. Dit betekent dat 40% van de opgeleverde woningen in de categorie betaalbaar valt. De in figuur 5 opgenomen cijfers zijn gebaseerd op de door gemeenten aangeleverde beleidsinformatieformulieren en de SiSa-verantwoording.

⁸ Het aantal woningen in het basispad telt nog niet op tot de circa 196.000 die onder de regeling vallen. Dit komt doordat ten tijde van het opmaken van deze grafiek van 71 van de 105 projecten de gegevens beschikbaar waren. Ook de realisatieaantallen zijn nog niet volledig omdat deze gebaseerd zijn op 61 van de 78 SiSa-verantwoordingsdocumenten.

⁹ Het aantal woningen in het basispad telt nog niet op tot de circa 196.000 die onder de regeling vallen. Dit komt doordat ten tijde van het opmaken van deze grafiek van 71 van de 105 projecten de gegevens beschikbaar waren. Ook de realisatieaantallen zijn nog niet volledig omdat deze gebaseerd zijn op 61 van de 78 SiSa-verantwoordingsdocumenten.

Figuur 5: Opgeleverde aantallen (betaalbare) woningen ten opzichte van de planning onder SPUK WoKT (peildatum 31-12-2023)



Zoals ook figuur 5 laat zien, wordt naar verwachting de bulk van de woningen in de periode ná 2025 opgeleverd. Dat is verklaarbaar omdat het proces van plan tot oplevering van woningen een zekere doorlooptijd kent.

Wijzigingen

Er zijn in 2023 geen wijzigingsverzoeken gedaan onder de SPUK WoKT omdat de eerste beschikkingen pas eind 2023 zijn verstrekt.

Mobiliteitspakketten

Op 13 februari 2024 is de 'Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten'¹⁰ (SPUK Mobiliteitspakketten) in werking getreden. Met deze regeling is € 1,066 miljard (prijspeil 2022) beschikbaar gesteld voor mobiliteitspakketten, bedoeld voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Daarbij gaat het om circa 204.500 woningen en 267 mobiliteitsmaatregelen verdeeld over 26 mobiliteitspakketten. De mobiliteitspakketten bestaan uit bereikbaarheidsmaatregelen zoals aanpassingen van (regionale) wegen, mobiliteitshubs, fietspaden, rotondes, OV-bereikbaarheid en toegankelijkheid van stations.

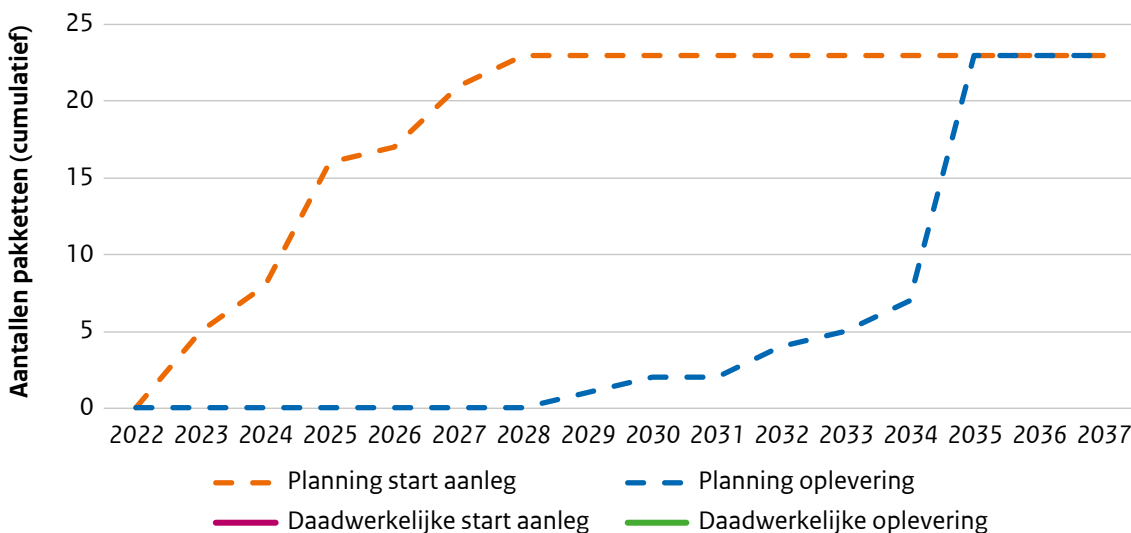
Omdat de beschikkingen met de toekenning van de specifieke uitkeringen na 2023 zijn verstrekt, is er geen voortgang te melden over start bouw/aanleg of oplevering. De meest recente SiSa-verantwoording gaat immers over het jaar 2023 en bevat daardoor ook geen verantwoordingsinformatie over de mobiliteitspakketten. Dit betekent niet dat er nog niks gebouwd wordt, enkel dat er nog geen data over beschikbaar zijn via de reguliere verantwoordingslijnen. In dit hoofdstuk wordt wel het basispad van de start aanleg en de oplevering van de mobiliteitspakketten en daaraan gekoppelde woningbouw weergegeven.

¹⁰ 'Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw' van 13 februari 2024, Staatscourant 2024, nr. 5017 dd. 23-02-2024.

Mobiliteitsmaatregelen

Onder de SPUK mobiliteitspakketten dienen de mobiliteitsmaatregelen uiterlijk 31 december 2035 te zijn voltooid. Het basispad 'planning start aanleg' in figuur 6 laat zien in welk jaar de gemeenten verwachten te starten met de aanleg van de pakketten met mobiliteitsmaatregelen. Het basispad 'planning oplevering' geeft weer in welk jaar gemeenten denken de pakketten met mobiliteitsmaatregelen te hebben afgerond. Deze cijfers zijn gebaseerd op de formulieren waarmee de gemeenten de aanvraag voor de specifieke uitkering gedaan hebben. Conform het basispad zou de bouw van 5 pakketten gestart moeten zijn. Over de feitelijke start zijn nog geen gegevens beschikbaar omdat de verantwoordingsinformatie over het betreffende jaar pas het in het daaropvolgende jaar beschikbaar komt. Aangezien de beschikkingen voor de specifieke uitkeringen voor de mobiliteitspakketten na 2023 zijn afgegeven is verantwoordingsinformatie over 2023 en eerdere jaren nog niet beschikbaar.

Figuur 6: Aantal pakketten van mobiliteitsmaatregelen onder de SPUK Mobiliteitspakketten waarvan start aanleg en oplevering hebben plaats gevonden versus de geplande aantallen start aanleg en oplevering (peildatum 31-12-2023)



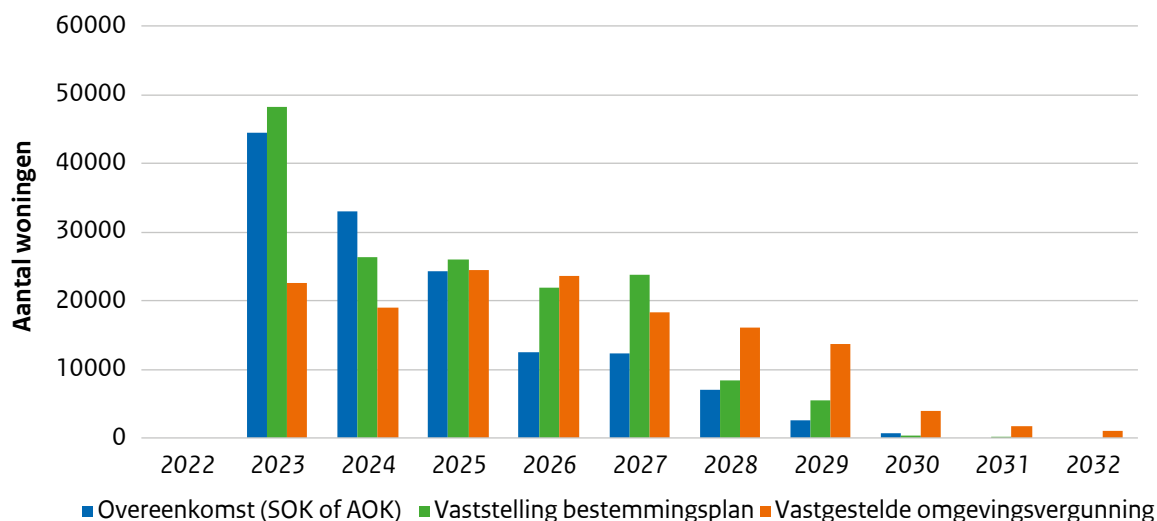
Zoals ook figuur 6 laat zien, wordt naar verwachting de bulk van de mobiliteitsmaatregelen in de periode ná 2033 opgeleverd. Dat is verklaarbaar omdat het proces van plan tot oplevering van mobiliteitsmaatregelen een zekere doorlooptijd kent.

Woningbouw

Tot en met 2023 zijn er vooral voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd om te kunnen starten met de bouw van woningen. Figuur 7 laat de verwachtingen¹¹ van gemeenten zien voor een aantal mijlpalen in het proces. De verwachting was dat eind 2023 voor ruim 22.000 woningen een omgevingsvergunning is afgegeven, dat voor een kleine 50.000 woningen het bestemmingsplan is vastgesteld en dat voor ruim 44.000 woningen een samenwerkingsovereenkomst of anterieure overeenkomst is vastgesteld.

¹¹ Gemeenten hebben deze verwachtingen ingevuld voor het dashboard woningbouw van VRO.

Figuur 7: Mijlpalen in aanloop naar de start bouw van de woningen onder de SPUK Mobiliteitspakketten (peildatum 31-12-2023)

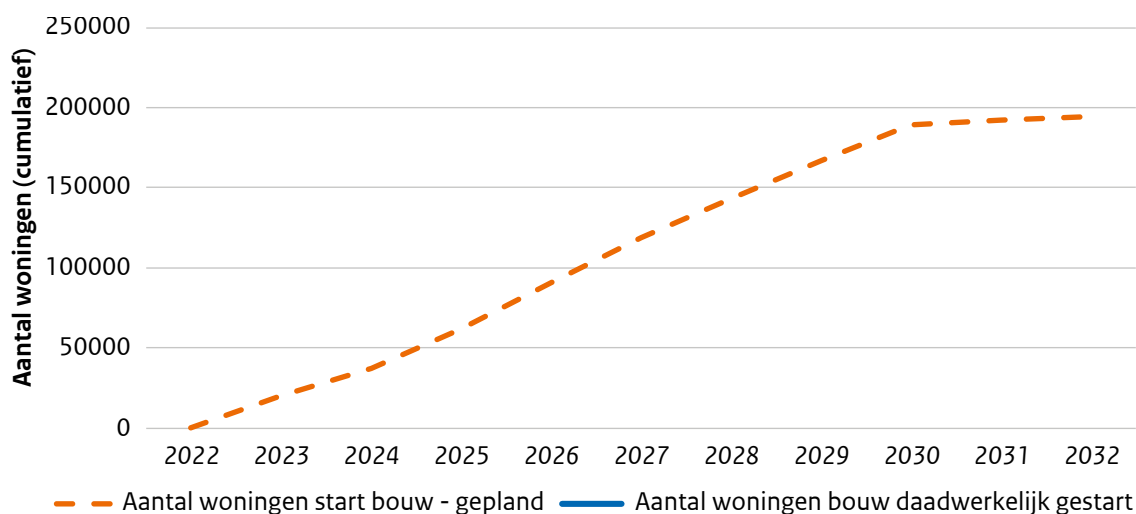


Planning en start bouw

De bijdragen vanuit het programma WoMo voor het aanleggen van mobiliteitsmaatregelen zijn gekoppeld aan de bouw van woningen. Figuur 8 geeft het basispad van de start bouw van die woningen weer. Het betreft het aantal woningen waarvan de start bouw in het betreffende kalenderjaar ligt. De in figuur 8 opgenomen cijfers zijn gebaseerd op door gemeenten aangeleverde gegevens voor het dashboard woningbouw van VRO.

Conform het basispad zou de bouw van een kleine 20.000 woningen gestart moeten zijn. Over de feitelijke start zijn nog geen gegevens beschikbaar omdat de verantwoordingsinformatie over het betreffende jaar pas het in het daaropvolgende jaar beschikbaar komt. Aangezien de beschikkingen voor de specifieke uitkeringen voor de mobiliteitspakken na 2023 zijn afgegeven is verantwoordingsinformatie over 2023 en eerdere jaren nog niet beschikbaar.

Figuur 8: Start bouw woningen versus gepland onder de SPUK Mobiliteitspakketten (peildatum 31-12-2023)

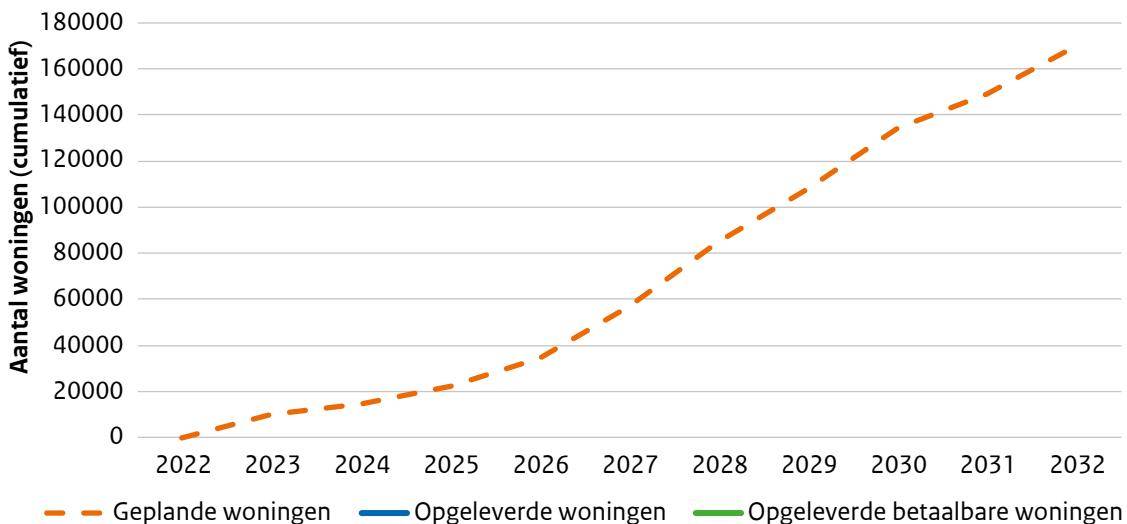


Planning en oplevering

Ook voor de oplevering van woningen is een basispad opgesteld. Figuur 9 geeft het basispad van de oplevering van het totaal aantal woningen weer. Het betreft het aantal woningen waarvan de oplevering in het betreffende kalenderjaar ligt. Deze informatie is net als de informatie voor de start bouw van de woningen door gemeenten aangeleverd ten behoeve van het dashboard woningbouw van VRO. Er is geen basispad beschikbaar voor de aantallen betaalbare woningen, alleen voor het totaal aantal woningen.

Conform basispad zouden er ongeveer 10.000 woningen opgeleverd moeten zijn. Over de feitelijke oplevering zijn nog geen gegevens beschikbaar. Deze gegevens zijn niet beschikbaar omdat de beschikkingen na 2023 zijn afgegeven. Om die reden is er geen SiSa-rapportage over het jaar 2023 voor de SPUK Mobiliteitspakketten en is over de mobiliteitspakketten geen beleidsinformatie over het jaar 2023 aangeleverd.

Figuur 9: Opgeleverde aantallen (betaalbare) woningen ten opzichte van het geplande aantal onder de SPUK Mobiliteitspakketten (peildatum 31-12-2023)



Zoals ook figuur 9 laat zien, wordt naar verwachting de bulk van de woningen in de periode ná 2026 opgeleverd. Dat is verklaarbaar omdat het proces van plan tot oplevering van woningen een zekere doorlooptijd kent.

Wijzigingen

Er zijn in 2023 geen wijzigingsverzoeken gedaan onder de SPUK Mobiliteitspakketten omdat de eerste beschikkingen pas in 2024 zijn verstrekt.

OV-Schaalsprongen

In een aantal grootstedelijke gebieden is, eventueel naast een mobiliteitspakket, voor de ontsluiting en het bereikbaar maken van nieuwe woningbouwlocaties een OV-schaalsprong afgesproken. Deze afspraken zijn veelal in de vorm van nieuwe openbaar vervoer verbindingen of opwaardering van bestaande verbindingen. In totaal is voor deze OV-schaalsprongen € 2,184 miljard (prijspeil 2022) beschikbaar gesteld.

Van de OV-schaalsprongen is één project in de onderzoeksfase, zijn drie projecten in de verkenningsfase en twee projecten in de planning- en studiefase. Tabel 1 bevat een globaal overzicht van de verschillende OV-schaalsprongen, de fase waarin het project zich bevindt en de geplande oplevering.

Tabel 1: Overzicht voortgang OV-schaalsprongen

OV-schaalsprong/ gemeente	WoMo rijksbijdrage (prijspeil 2022)	Huidige status/fase mobiliteitsmaatregelen (onderzoek, verkenning, planning en studies, aanleg, oplevering)	Planning oplevering
Multimodale Knoop Eindhoven	€ 469 miljoen	Verkenning	2032
Bereikbaarheid CID Binckhorst Den Haag	€ 213 miljoen	Planning en studies	2030
Gebiedsgerichte ontsluiting Westflank Groningen	€ 82 miljoen	Onderzoek	Nog niet bekend
HOV lijn Almere Pampus en/of Oosterwold	€ 54 miljoen	Besluit wordt nog genomen	Nog niet bekend
HOV4 Eindhoven	€ 132 miljoen	Verkenning	2029
Ontsluiting Groot Merwede Utrecht	€ 600 miljoen	Verkenning	Nog niet bekend
Stadsbrug, HOV en station Stadionpark, Oostflank Rotterdam	€ 634 miljoen	Planning en studies	Nog niet bekend

Hieronder wordt kort ingegaan op de afzonderlijke OV-schaalsprongen en de mijlpalen bij de verschillende schaalsprongen. Voor meer informatie en nadere toelichting op de in deze paragraaf genoemde schaalsprongen, zie de relevante projectbladen in het MIRT-overzicht 2025.

Multimodale Knoop Eindhoven

Van de € 7,5 miljard is € 469 miljoen (prijspeil 2022) gereserveerd voor het project Multimodale Knoop Eindhoven. Dit project zorgt voor de ontsluiting en het bereikbaar maken van 5.000 woningen in de periode tot en met 2030. Er wordt geïnvesteerd in de ontwikkeling van een busstation aan de noordzijde van het station. Het project is momenteel in de verkenningsfase, waarbij de oplevering wordt verwacht in 2032.

CID Binckhorst

Van de € 7,5 miljard is € 213 miljoen (prijspeil 2022) gereserveerd voor het project CID Binckhorst. Dit project zorgt voor de ontsluiting en het bereikbaar maken van 20.000 woningen in de periode tot en met 2030. Als eerste stap wordt in de periode tot 2025 een No-Regretpakket uitgevoerd, dat bestaat uit een aantal voorbereidende maatregelen om het gebruik van de fiets en OV te stimuleren. Het project is momenteel in de planning- en studiefase, afronding van deze fase wordt in 2026 verwacht. Om de samenhang met de ontwikkeling van woningen in het CID en in de Binckhorst te borgen, streven partijen ernaar om de aanlegfase uiterlijk in 2030 afgerond te hebben.

Gebiedsgerichte ontsluiting Westflank Groningen

Van de € 7,5 miljard is € 82 miljoen (prijspeil 2022) gereserveerd voor projecten die voortvloeien uit het MIRT-onderzoek Westflank Groningen. Dit zorgt voor de ontsluiting en het bereikbaar maken van 11.400 woningen in de periode tot en met 2040, waarvan een groot deel wordt opgeleverd in 2030. Het doel van het onderzoek is om de knelpunten, aandachtspunten, opgaven en ambities vast te stellen en om kansrijke oplossingsrichtingen in beeld te brengen voor de bereikbaarheid van het gebied. Het onderzoek wordt eind 2024 afgerond.

HOV-verbinding Almere Pampus en/of Oosterwold

Van de € 7,5 miljard is € 54 miljoen (prijspeil 2022) gereserveerd voor het project HOV-verbinding Almere Pampus en/of Oosterwold. Dit project zorgt voor de ontsluiting en het bereikbaar maken van circa 7.500 woningen in de periode tot en met 2030. In de ruimtelijk strategische verkenning Almere Pampus zijn de woningbouwplannen en de HOV-verbinding verder uitgewerkt. De afspraken hierover worden vastgelegd in een Bestuursovereenkomst (hierna BOK) tussen betrokken partijen.

HOV4 Eindhoven

Van de € 7,5 miljard is € 132 miljoen (prijspeil 2022) gereserveerd voor het project HOV4 Eindhoven. Dit project zorgt voor de ontsluiting en het bereikbaar maken van 6.500 woningen in Eindhoven en Veldhoven in de periode tot en met 2030. Dit project is momenteel in de verkenningsfase, waarbij de oplevering wordt verwacht in 2029.

Ontsluiting Utrecht Groot Merwede

Ontsluiting Groot Merwede is onderdeel van de MIRT-Verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht. Van de € 7,5 miljard is € 600 miljoen (prijspeil 2022) gereserveerd voor de Merwedelijn, een tram die Utrecht Centraal met Nieuwegein en de A12-zone verbindt. Dit project zorgt voor de ontsluiting en het bereikbaar maken van 25.500 woningen in de periode tot en met 2030. De maatregelen moeten bijdragen aan de bredere programmadoelen van U-Ned ten aanzien van een duurzame en gezonde groei van de regio na 2030. Het project is momenteel in de verkenningsfase, in 2025 wordt een voorkeursvariant verwacht.

Stadsbrug, HOV en station Stadionpark, Oostflank Rotterdam

Van de € 7,5 miljard is € 634 miljoen (prijspeil 2022) gereserveerd voor het project Stadsbrug, HOV en station Stadionpark, Oostflank Rotterdam. Dit project zorgt voor de ontsluiting en het bereikbaar maken van 19.000 woningen in de periode tot en met 2030. De hoofdonderdelen uit het voorkeursalternatief zijn een multimodale brugverbinding met een nieuwe HOV-verbinding van Kralingse Zoom naar Zuidplein, station Stadionpark, capaciteitsverruiming N210/Algeracorridor en capaciteitsverruiming A16 Van Brienenoordcorridor. Het project is momenteel in de planning- en studiefase, de komende jaren wordt het voorkeursalternatief uitgewerkt.

Netwerkinvesteringen

De netwerkinvesteringen betreffen € 2,739 miljard (prijspeil 2022) aan investeringen om de bereikbaarheid via de nationale weg- en spoornetwerken tot en met 2030 op peil te houden. Uit de netwerkanalyse over de effecten van de woningbouw op de hoofdnetwerken¹² blijkt onder andere dat door de geplande grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties het autoverkeer toeneemt op het hoofdwegennet en bestaande knelpunten zwaarder worden belast. Daarom wordt geïnvesteerd in enkele ringen en toeleidende wegen bij grote steden. Onder andere door de te verwachten toename van reizigers rondom en tussen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties als gevolg van de verdichting in deze steden, zijn extra investeringen nodig in het hoofdspoornetwerk. Het betreft investeringen om met een goede dienstregeling en/of met zwaarder of langer materieel te kunnen rijden. Met uitzondering van het traject Oude Lijn zijn de netwerkinvesteringen niet direct aan woningbouw aantallen verbonden. Om die reden zal hier niet gerapporteerd worden over het aantal woningen dat inmiddels gebouwd/ontsloten is.

Er zijn momenteel vier projecten in de verkenningsfase en acht projecten in de planning- en studiefase. Tabel 2 bevat een globaal overzicht van de verschillende netwerkinvesteringen, de fase waarin het project zich bevindt en de geplande oplevering. Voor de MIRT-wegprojecten zijn de mijlpalen nader te bepalen. Het opstellen van de planning is mede afhankelijk van de ontwikkelingen in het stikstofdossier.

Tabel 2: Overzicht voortgang Netwerkinvesteringen

Netwerkinvestering/ gemeente	WoMo Rijksbijdrage (prijspeil 2022)	MIRT-fase mobiliteitsmaatregelen (onderzoek, verkenning, planning en studies, aanleg, oplevering)	Planning oplevering
A16 Van Brienenoordcorridor	€ 55 miljoen	Planning en studies	Nog niet bekend
A4 Burgerveen-N14	€ 80 miljoen	Planning en studies	Nog niet bekend
A50 Ewijk-Bankhoef- Paalgraven	€ 360 miljoen	Verkenning is afgerond	Nog niet bekend
A6 Almere Oostvaarders- Lelystad	€ 30 miljoen	Planning en studies	Nog niet bekend
A7/A8 Amsterdam-Hoorn	€ 150 miljoen	Planning en studies	Nog niet bekend
EuregioRail	€ 30 miljoen	Verkenning	2030
Hub 's-Hertogenbosch	€ 60 miljoen	Verkenning	2030
InnovA58 E-T	€ 126 miljoen	Planning en studies	Nog niet bekend
Oude Lijn	€ 680 miljoen	Verkenning	Nog niet bekend
RegioExpress	€ 80 miljoen	Planning en studies	2027
Rijnbrug	€ 40 miljoen	Niet van toepassing, geen MIRT-project	Nog niet bekend
Spoorcapaciteit 2030	€ 585 miljoen	Planning en studies, en aanleg	Gespreide oplevering
Station Groningen Suiker	€ 88,6 miljoen	Verkenning	2032
Toekomstvast Spoor Zuid Oost Nederland	€ 75 miljoen	Planning en studies	Nog niet bekend
Verkeersdoorstroming Ringen	€ 300 miljoen	Niet van toepassing, is een programma	Nog niet bekend

¹² Netwerkanalyse woningbouw: Inzicht in effecten van woningbouwprogramma van 17 grootschalige NOVEX Woningbouwlocaties en bijbehorende mobiliteitsmaatregelen, publicatie 30 mei 2023.

Hieronder wordt kort ingegaan op de afzonderlijke netwerkinvesteringen en de mijlpalen bij de verschillende netwerkinvesteringen. Voor meer informatie en nadere toelichting op de in deze paragraaf genoemde netwerkinvesteringen, zie de relevante projectbladen in het MIRT-overzicht 2025.

A16 Van Brienoordcorridor

Van de € 7,5 miljard is € 55 miljoen (prijspeil 2022) gereserveerd voor het project Capaciteitsverruiming A16 Van Brienoordcorridor. De hoofddoelstelling van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid van de Van Brienoordcorridor. Daarbij spelen ook het wegennet, het fietsnetwerk en het OV-netwerk en ook het gedrag van de reiziger op deze netwerken een rol. Het project bevindt zich momenteel in de planning- en studiefase. De verwachte oplevering is nog niet bekend.

A4 Burgerveen-N14

Van de € 7,5 miljard is € 80 miljoen (prijspeil 2022) gereserveerd voor het project A4 Burgerveen-N14. De hoofddoelstelling van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid tussen de A4 Burgerveen en de N14. Daarbij spelen ook het wegennet, het fietsnetwerk en het OV-netwerk en ook het gedrag van de reiziger op deze netwerken een rol. Het project bevindt zich momenteel in de planning- en studiefase. De verwachte oplevering is nog niet bekend.

A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven

Van de € 7,5 miljard is € 360 miljoen (prijspeil 2022) gereserveerd voor het onderzoeken van de uitbreiding van de wegcapaciteit op het gedeelte Ewijk-Bankhoef-Paalgraven. De verkenning is afgerond. Het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven kent een stikstofopgave. Dit betekent, nu de Voorkeursbeslissing is vastgesteld, dat het nog niet duidelijk is wanneer de planning- en studiefase kan starten.

A6 Almere Oostvaarders – Lelystad

Van de € 7,5 miljard is € 30 miljoen (prijspeil 2022) gereserveerd voor beteren van de bereikbaarheid over de A6 van bestemmingen in en rond Lelystad (waaronder Lelystad Airport). Het project bevindt zich momenteel in de planning- en studiefase. De verwachte oplevering is nog niet bekend.

A7/A8 Amsterdam-Hoorn

Van de € 7,5 miljard is € 150 miljoen (prijspeil 2022) gereserveerd voor het aanpakken van de bereikbaarheidsknelpunten op de A7 en de A8. De hoofddoelstelling van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid op de corridor Amsterdam-Hoorn, de A7 en A8 in het bijzonder. Daarbij spelen ook het wegennet, het fietsnetwerk en het OV-netwerk en ook het gedrag van de reiziger op deze netwerken een rol. Het project bevindt zich momenteel in de planning- en studiefase. De verwachte oplevering is nog niet bekend.

EuregioRail

Van de € 7,5 miljard is € 30 miljoen (prijspeil 2022) gereserveerd voor het project EuregioRail. De hoofddoelstelling van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid over het spoor tussen Zwolle en Münster via Twente. Daarbij spelen ook het wegennet, het fietsnetwerk en het OV-netwerk en ook het gedrag van de reiziger op deze netwerken een rol. Het project bevindt zich momenteel in verkenningsfase, waarbij de oplevering in 2030 wordt verwacht.

Hub 's-Hertogenbosch

Van de € 7,5 miljard is € 60 miljoen (prijspeil 2022) gereserveerd voor het project Hub 's-Hertogenbosch. De hoofddoelstelling van het project is het creëren van een hoogwaardig mobiliteitsknooppunt, waarin de vergroting van de transfercapaciteit is meegenomen, de (multimodale) reis wordt vergemakkelijkt en de verblijfskwaliteit van het station wordt verbeterd. Het project bevindt zich momenteel in de verkenningsfase, waarbij oplevering in 2030 wordt verwacht.

InnovA58

Van de € 7,5 miljard is € 126 miljoen (prijsspeil 2022) gereserveerd voor het project InnovA58 Eindhoven-Tilburg. De hoofddoelstelling van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid van de A58 tussen Eindhoven en Tilburg. Daarbij spelen ook het wegennet, het fietsnetwerk en het OV-netwerk en ook het gedrag van de reiziger op deze netwerken een rol. Het project bevindt zich momenteel in de planning- en studiefase. De verwachte oplevering is nog niet bekend.

Oude Lijn

Van de € 7,5 miljard is € 680 miljoen (prijsspeil 2022) gereserveerd voor de Oude Lijn. De hoofddoelstelling van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid in de spoorcorridor Leiden-Dordrecht. Daarbij spelen ook het wegennet, het fietsnetwerk en het OV-netwerk en ook het gedrag van de reiziger op deze netwerken een rol. Dit project draagt daarnaast bij aan de woningbouwdoelstellingen langs het traject van de Oude Lijn. Met gemeenten langs dit traject zijn ook afspraken gemaakt in het kader van de SPUK Mobiliteitspakketten. Al deze afspraken maken de bouw van 54.000 woningen in verschillende gemeenten langs het traject mogelijk. Het project Oude Lijn bevindt zich momenteel in de verkenningsfase. De keuze van de kansrijke oplossingsrichtingen is voorzien voor eind 2024.

RegioExpres

Van de € 7,5 miljard is € 80 miljoen (prijsspeil 2022) gereserveerd voor de RegioExpres. De RegioExpres zorgt voor extra capaciteit en een snellere verbinding voor inwoners van de Achterhoek naar Arnhem en verder. Het project bevindt zich momenteel in de planning- en studiefase. De verwachting is dat de RegioExpres in 2027 gaat rijden.

Rijnbrug

Van de € 7,5 miljard is € 40 miljoen (prijsspeil 2022) gereserveerd voor de verbreding van de Rijnbrug ten behoeve van de ontsluiting van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Foodvalley. Het project wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de regiopartijen. Het budget staat nog bij het Rijk en is nog niet uitgekeerd. De stikstofopgave wordt momenteel in beeld gebracht en voorstellen voor mogelijke oplossingen worden uitgewerkt. De planning is nog onbekend.

Spoorcapaciteit 2030

Uit de € 7,5 miljard is € 585 miljoen (prijsspeil 2022) gereserveerd voor het project Spoorcapaciteit 2030. Met gerichte investeringen worden geïdentificeerde knelpunten opgelost, waardoor verbeteringen in de dienstregeling daadwerkelijk mogelijk worden. Hiermee wordt toegewerkt naar een basis die verdere doorgroei mogelijk maakt. Het gaat in hoofdzaak om de volgende soorten maatregelen:

- Investerings in de tractie- en energievoorziening;
- Perronverlengingen en verbetering van overwegveiligheid;
- Aanvullende investeringen in lopende projecten gelet op het Toekomstbeeld OV;
- Verbeteraanpakken ten behoeve van introductie van tienminutentreinen.

Station Groningen Suiker

Van de € 7,5 miljard is € 88,6 miljoen (prijsspeil 2022) gereserveerd voor het project Station Groningen Suiker. De hoofddoelstelling van het project is de aanleg en het beheer en onderhoud van het station en van de benodigde infrastructuur aanpassingen elders om een stop op dit station in de dienstregeling mogelijk te maken. Dit project draagt daarnaast bij aan de woningbouwdoelstellingen in het gebied. Het project bevindt zich momenteel in de verkenningsfase, waarbij oplevering in 2032 wordt verwacht.

Toekomstvast Spoor Zuid Oost Nederland

Van de € 7,5 miljard is € 75 miljoen (prijspeil 2022) gereserveerd voor het project Toekomstvast Spoor Zuid Oost Nederland. De hoofddoelstelling van het project is het accommoderen van de groei van het spoorvervoer in Zuid-Nederland en de verdere netwerkontwikkeling van het spoor op een aantal belangrijke corridors op het nationale en internationale netwerk. Het project bevindt zich momenteel in de planning- en studiefase. Naar verwachting wordt in 2028 gestart met de aanleg.

Verkeersdoorstroming Ringen

Van de € 7,5 miljard is € 300 miljoen (prijspeil 2022, € 50 miljoen per project) gereserveerd voor het verbeteren van de verkeersdoorstroming op de Ringen Eindhoven, Metropoolregio Amsterdam, Metropoolregio Utrecht en Metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Deze middelen worden benut voor een versterkte inzet op het gebied van Smart Mobility, verkeersmanagement en kleine (daaraan ondersteunende) infrastructurele maatregelen. Daarbij spelen ook het wegennet, het fietsnetwerk en het OV-netwerk en ook het gedrag van de reiziger op deze netwerken een rol. Dit is een programma en bevindt zich daarom niet in een specifieke MIRT-fase. In 2024 en 2025 zal verdere besluitvorming plaatsvinden over de invulling van het maatregelenpakket.

Financieel

Voor het programma WoMo is in totaal € 7,5 miljard (prijspeil 2022) toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. Dit bedrag is geheel verdeeld over projecten¹³. Aan de verdeling over projecten liggen bestuurlijke afspraken ten grondslag. De aan projecten toebedeelde bedragen zijn taakstellend toegekend. Aan de hand van het Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit¹⁴ wordt bewaakt dat de beschikbaar gestelde middelen beheerst en gestructureerd worden ingezet.

In tabel 3 worden de financiële kerngegevens voor de beide onder het programma WoMo vallende regelingen voor specifieke uitkeringen, de OV-schaalsprongen en de netwerkinvesteringen weergegeven. Nadere gegevens over de netwerkinvesteringen en de OV-schaalsprongen zijn terug te vinden in het hoofdstuk Mobiliteitsfonds van de Rijksbegroting 2025 en in het MIRT-overzicht 2025.

Tabel 3: Overzicht verdeling en inzet middelen programma WoMo over uitgaven categorieën (cijfers t/m 31-08-2024)¹⁵

Type afspraak	Budget (*€ 1 mln.)	Juridisch Verplicht ¹⁶ (*€ 1 mln.)	Bevoorschot (*€ 1 mln.)	Realisatie (*€ 1 mln.)
SPUK Woningbouw op korte termijn	1.454,6	1.300,0	1.091,3	34,4 ¹⁷
SPUK Mobiliteitspakketten	1.147,8	929,9	294,4	-
OV-schaalsprongen	2.382,3	22,3	n.v.t.	7,3
Netwerkinvesteringen	2.994,7	592,2	n.v.t.	16,4

In de kolom 'Budget' wordt per type afspraak het totale beschikbare budget in prijspeil 2024 weergegeven. De kolom 'Juridisch Verplicht' geeft voor de beide SPUK-regelingen weer welke bedragen er in beschikkingen zijn toegekend aan gemeenten. Bij de OV-schaalsprongen en de netwerkinvesteringen laat de kolom 'Juridisch Verplicht' zien welke bedragen er in beschikkingen aan partijen zoals Rijkswaterstaat, ProRail en gemeenten zijn toegekend. In de kolom 'Bevoorschot' staan de bedragen uit het totaal toegezegde bedrag dat gemeenten al overgemaakt hebben gekregen. De kolom 'Realisatie' laat zien welke bedragen er aan de uitvoering van mobiliteitsprojecten zijn uitgegeven.

¹³ Zie Rijksbegroting 2024, hoofdstuk A Mobiliteitsfonds, pagina's 14-15, Tabel 7 Overzicht middelen Ontsluiting Woningbouw (https://www.rijksfinancien.nl/sites/default/files/kamerstuk_pdf/kst-36410-A-2_o.pdf).

¹⁴ 'Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit'. Bijlage bij de brief 'Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 2023' (TK2022-2023, 34682-173, dd. 23 juni 2023).

¹⁵ Het verschil tussen budget en juridisch verplicht bestaat met name uit budget voor een aantal nog niet in beschikkingen toegekende specifieke uitkeringen, de afdracht aan het BTW compensatiefonds en prijspeileffect.

¹⁶ Bij de SPUKs geldt dat Het aan gemeenten beschikbaar gestelde bedrag exclusief BTW is. Compensabele omzetbelasting wordt afgedragen aan het BTW-Compensatiefonds. Voor de SPUK woningbouw op korte termijn is in 2023 een bedrag van 77,4 mln. euro afgedragen.

¹⁷ Realisatie t/m 2023 op basis van de ontvangst van 61 van de 78 SiSa-verantwoordingsdocumenten over 2023.

Brede Maatschappelijke Welvaart

Naast output-effecten, van belang voor het meten van de doeltreffendheid, heeft het programma ook impact op de – ervaren – Brede Maatschappelijke Welvaart.

Zo draagt de relatief snelle bouw van grote aantallen nieuwe woningen bij aan het verminderen van de druk op de woningmarkt. Met de inzet op nabijheid van voorzieningen en werk en flankerend beleid wordt bijgedragen aan duurzame mobiliteit. Ook voor onderwerpen als veiligheid, leefomgeving en gezondheid zullen er maatschappelijke (welvaarts)effecten zijn. Deze uitkomsten worden gemonitord. Bij de evaluatie van het programma wordt gekeken naar – de plausibiliteit van – de bijdrage van het programma aan deze maatschappelijke uitkomsten.

Het programma WoMo wordt niet in een steriele laboratorium omgeving uitgevoerd. Allerlei – niet door het programma te beïnvloeden – contextfactoren en omgevingsvariabelen kunnen invloed hebben op de activiteiten en resultaten van het programma. Denk hierbij bijvoorbeeld aan tekorten aan arbeidskrachten en stikstofruimte, maar ook aan natuurgeweld of schaarste aan (betaalbare) grondstoffen en energie. Dit geldt voor de output en in nog sterkere mate voor de Brede Maatschappelijke (Welvaarts)effecten.

Toelichting Brede Welvaart binnen het mobiliteitsdomein

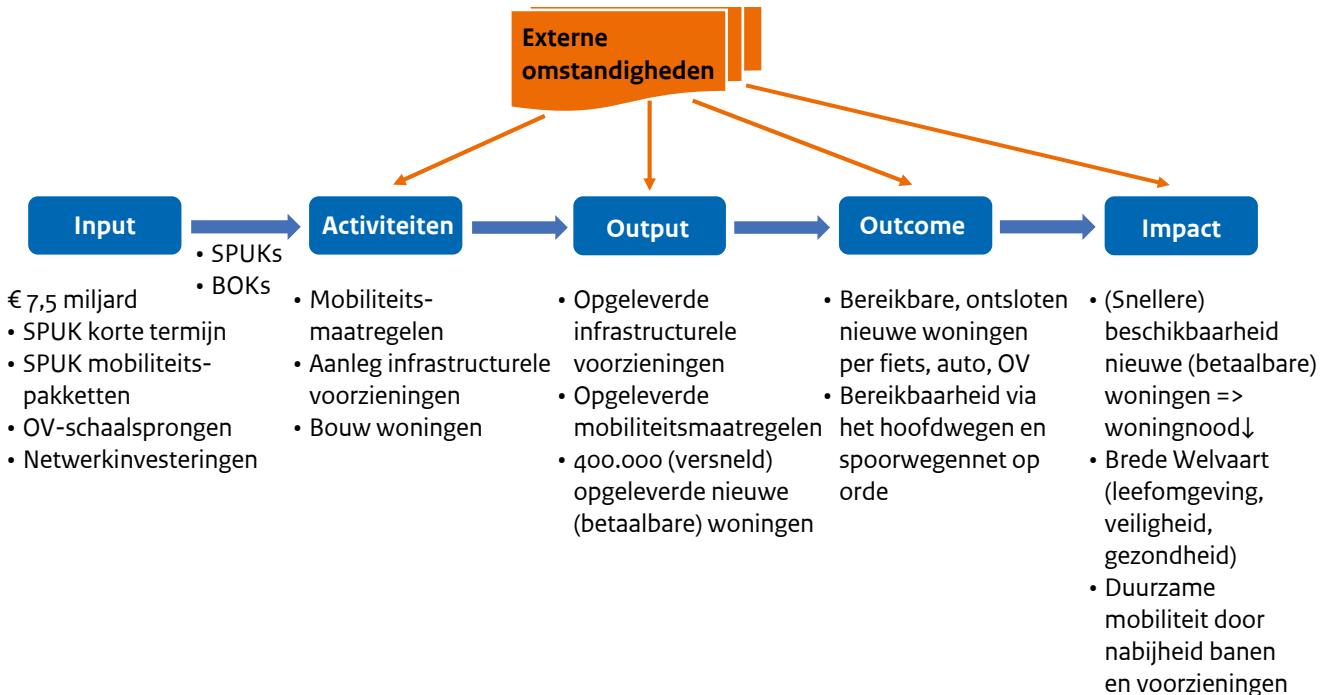
In 2021 heeft het Planbureau voor de Leefomgeving duiding gegeven aan Brede Welvaart en mobiliteit¹⁸. Hierbij komen de thema's bereikbaarheid, veiligheid, gezondheid en leefomgeving naar voren.

- **Bereikbaarheid:** Bereikbaarheid is de combinatie van nabijheid en infrastructuur. Een goede bereikbaarheid van banen zorgt voor een hoge economische vitaliteit van het gebied. Een goede bereikbaarheid van voorzieningen zoals sport, zorg en onderwijs is van belang voor de levenskwaliteit en het welzijn van de bewoners.
- **Veiligheid:** Verkeersveiligheid blijft een belangrijk thema, met een stijgend aantal verkeersgewonden ondanks verbeterde infrastructuur. Kwetsbare groepen zoals fietsers en voetgangers ondervinden vaak de meeste negatieve gevolgen van verkeersonveiligheid.
- **Leefomgeving:** Groene ruimtes zoals parken en tuinen verbeteren de leefkwaliteit en bieden ruimte voor recreatie en ontspanning. Dit draagt bij aan een klimaatadaptieve, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Ook een goede luchtkwaliteit is hier een belangrijk onderdeel van. Samen zorgt dit voor een hogere leefbaarheid en een hoger woongenot.
- **Gezondheid:** Mobiliteit heeft zowel positieve als negatieve effecten op de gezondheid. Actieve vormen van mobiliteit zoals fietsen en wandelen verbeteren de fysieke gezondheid, maar gemotoriseerd verkeer draagt bij aan luchtvervuiling en geluidshinder, wat leidt tot een verhoogd risico op aandoeningen zoals astma en vroegtijdige sterfte.

¹⁸ <https://www.pbl.nl/publicaties/brede-welvaart-en-mobiliteit>

Figuur 10 geeft schematisch weer dat met de inzet en input van het programma WoMo beoogd wordt om resultaten en uitkomsteffecten te behalen. Tevens laat het zien dat het programma zich bewust is in een brede context te werken en dat de uitkomsten van meer factoren afhankelijk zijn dan door alleen de bijdragen vanuit het programma.

Figuur 10: Schematische weergave beleidstheorie programma Woningbouw en Mobiliteit



De volledige impact van het programma WoMo op de Brede Welvaart indicatoren is te meten op het moment dat mensen de nieuwe woningen bewonen en gebruik maken van de aangelegde mobiliteitsmaatregelen. Door in de beginfase van het programma een afgewogen en samenhangende set van indicatoren te selecteren, kan al gedurende de looptijd de vinger aan de pols gehouden worden. Dat werkt als volgt; er zijn vier soorten indicatoren op verschillende niveaus, die onderling samenhangen (figuur 11):

1. **Middelen:** indicatoren die eerder/tussentijds in beeld gebracht kunnen worden (bijv. aangelegde infrastructuur of frequentieverhoging OV), en die al wat zeggen over/vooruitkijken naar de indicatoren op het niveau van gebruik en uitkomst. Met deze indicatoren op middelen-niveau wordt vooruit gekeken naar de uiteindelijke maatschappelijke opbrengsten, namelijk de bijdrage van het programma aan Brede Welvaart.
2. **Gebruik:** het aantal, type en moment van vervoer en gebruikers van mobiliteitsvoorzieningen. Modal split en verdeling van gebruik over de tijd zijn hier voorbeelden van.
3. **Uitkomst:** bewezen causale relaties tussen gebruik en de effecten.
4. **Beleving:** uiteindelijk gaat het om hoe bewoners in de praktijk de mate van mobiliteit en de bereikbaarheid vanuit de nieuwe woonomgeving ervaren.

Indicator niveau	Toelichting	Voorbeeld
Middelen	Dit niveau betreft indicatoren die al vroeg of tussentijds kunnen worden gemeten. Deze indicatoren geven een indicatie van toekomstige ontwikkelingen op het gebied van gebruik en uitkomsten. Ze bieden daarmee een vroegtijdig beeld van de bijdrage aan Brede Welvaart.	Aanleg vrijliggende fietspaden bij nieuwe woningen.
Gebruik	Dit niveau richt zich op het aantal, type en moment van het gebruik van de mobiliteitsvoorzieningen, inclusief de gebruikers daarvan.	Hoger aandeel fietsers in de vervoerwijze-verdeling.
Uitkomst	Hierbij wordt gekeken naar causale verbanden tussen het gebruik van de mobiliteitsvoorzieningen en de daaruit voortvloeiende effecten.	Snel bereikbare banen en voorzieningen, meer beweging, minder lokale uitstoot, goede verkeersveiligheid.
Beleving	Het doel is om te begrijpen hoe bewoners de mobiliteit en de bereikbaarheid van hun (nieuwe) woning in de praktijk ervaren. Dit niveau richt zich op de persoonlijke ervaringen en tevredenheid.	Hoge waardering van bereikbaarheid, veiligheid en gezondheid.

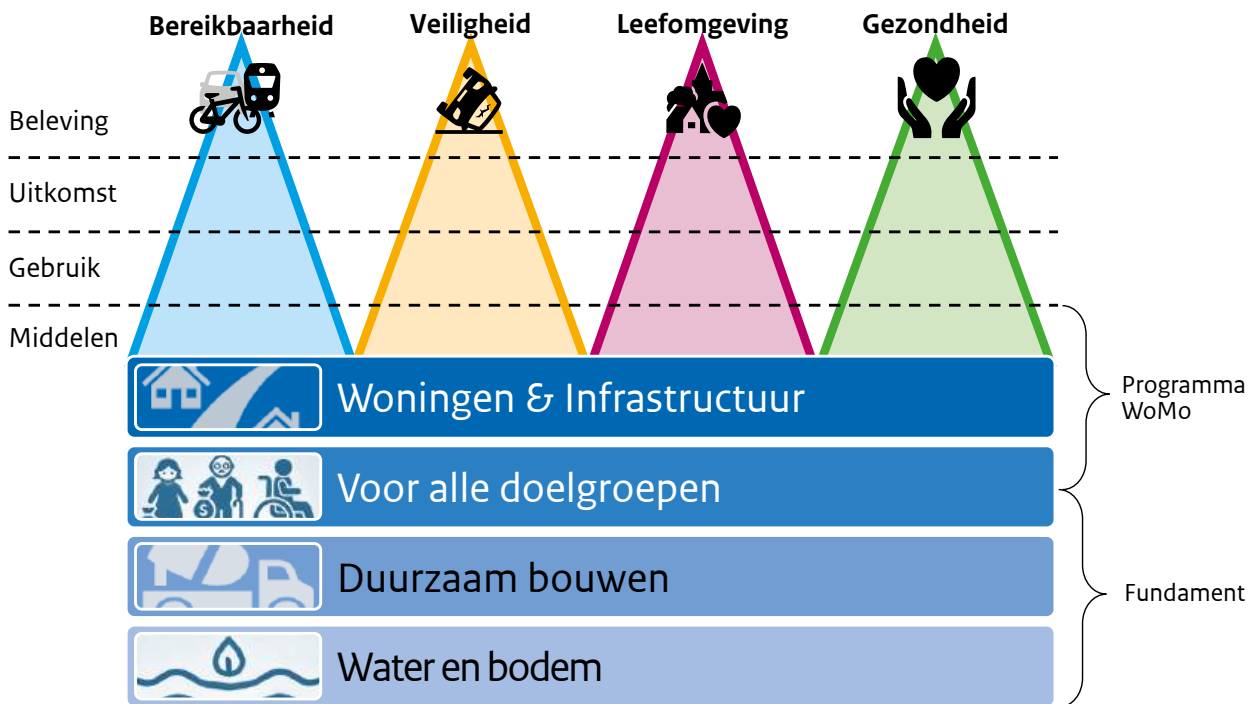
De volledige impact van het programma WoMo op de Brede Welvaart indicatoren is in het laatste stadium van het traject compleet te overzien, als de aanleg/realisatie van mobiliteitsmaatregelen voltooid is en deze gebruikt worden door inwoners. Echter, door in de tussentijd deze indicatoren goed in beeld te houden, kan het programma bijsturen waar nodig.

Onder de vier Brede Welvaart thema's bereikbaarheid, veiligheid, leefomgeving en gezondheid gelden voor elke bouwopgave de volgende drie fundamenteën:

1. Rekening houden met water en bodem
2. Duurzaam bouwproces
3. Bouwen voor alle doelgroepen

Tezamen vormt dit het volgende beeld:

Figuur 11: Brede Welvaart en het programma WoMo



Gedurende de looptijd van het programma zullen over steeds meer indicatoren gegevens beschikbaar komen. Periodiek kan hier in de voortgangsrapportage over gerapporteerd worden. In de evaluatie worden de uiteindelijke effecten op Brede Welvaart van het programma in beeld gebracht.

Dit is een uitgave van:

Rijksoverheid

November 2024