



Rijksoverheid

Voortgangsrapportage programma Woningbouw en Mobiliteit 2024



Inhoud

Samenvatting	4
Vooraf	5
Inleiding	6
Probleemanalyse	6
Doelstelling	7
Monitoring en evaluatie	7
De voortgangsrapportage	7
Voortgang	9
Risico's en breder spelende ontwikkelingen	9
Woningbouw op Korte Termijn	9
Mobiliteitspakketten	10
Expertteam	10
Afspraken Woningbouw op Korte Termijn door bovenplanse infrastructuur	10
Mobiliteitsmaatregelen	10
Woningbouw	12
Wijzigingen	13
Mobiliteitspakketten	13
Mobiliteitsmaatregelen	14
Woningbouw	15
Wijzigingen	16
OV-Schaalsprongen	17
Netwerkinvesteringen	19
Financieel	23
Brede Maatschappelijke Welvaart	24
Brede welvaart binnen het mobiliteitsdomein	24
Inhoudelijk voortgang	24
Voortgang en vervolg	25
Bijlagen	27
Bijlage 1 – Verantwoording bronnen cijfers en grafieken	27
Tabel A – Overzicht gemeenten met specifieke uitkering onder de WoKT waarvan beleidsinformatieformulier door tijdige aanlevering in cijfers is verwerkt met aantal gekoppelde woningen	27
Tabel B – Overzicht gemeenten met specifieke uitkering onder de Mobiliteitspakketten waarvan beleidsinformatieformulier door tijdige aanlevering in cijfers is verwerkt met aantal gekoppelde woningen	29
Tabel C – Overzicht van SiSa-verantwoordingsformulieren voor de SPUK WoKT die zijn meegenomen in de cijfers met gekoppelde woningaantallen	29
Tabel D – Overzicht van SiSa-verantwoordingsformulieren voor de SPUK Mobiliteitspakketten die zijn meegenomen ²¹ in de cijfers met gekoppelde woningaantallen	31

Samenvatting

Door het tekort aan betaalbare woningen staat Nederland voor een grote en urgente opgave om snel veel nieuwe woningen te bouwen. Deze opgave was in 2024 ook een focuspunt van het demissionaire kabinet-Schoof. Daarmee zet het 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. Dit is vertaald in het bijbouwen van 100.000 woningen per jaar.

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 woningbouwlocaties en daarbuiten. Deze middelen zijn bij het programma Woningbouw en Mobiliteit ondergebracht. Tijdens de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (2022 en 2023) en MIRT (2022) zijn de beschikbare middelen uit het Mobiliteitsfonds (€ 7,5 miljard) volledig verdeeld ten behoeve van 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 2024 laten zien dat:

- Bij de Regeling specifieke uitkering Woningbouw op Korte Termijn door bovenplanse infrastructuur de start van de aanleg van de mobiliteitsmaatregelen (maatregelniveau) voor loopt op de planning in het basispad. De oplevering van de mobiliteitsmaatregelen (maatregelniveau) loopt achter op de planning in het basispad.
- Bij de Regeling specifieke uitkering Woningbouw op Korte Termijn door bovenplanse infrastructuur de start bouw van de woningbouw voor loopt op de planning in het basispad. De oplevering van de woningbouw loopt tevens voor op de planning in het basispad;
- Bij de Mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw de start van de aanleg van de mobiliteitsmaatregelen (maatregelniveau) voor loopt op de planning in het basispad. De oplevering van de mobiliteitsmaatregelen (maatregelniveau) verloopt conform de planning in het basispad.
- Bij de Mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw de start bouw van de woningen achter loopt op de planning in het basispad. De oplevering van de woningen loopt tevens achter op de planning in het basispad.
- Van de OV-schaalsprongen twee projecten in de verkenningsfase en twee projecten in de planning- en studiefase zijn.
- Van de netwerkinvesteringen vier projecten in de verkenningsfase en vier projecten in de planning- en studiefase zijn. Er zijn vijf projecten tot nader order gepauzeerd vanwege stikstofproblematiek, financiële tekorten binnen het Mobiliteitsfonds en personele krapte. Voor de MIRT-wegprojecten zijn de mijlpalen nader te bepalen. Het opstellen van de planning is mede afhankelijk van de ontwikkelingen in het stikstofdossier.
- Nagenoeg alle gemeenten die onder de regelingen SPUK woningbouw op korte termijn en SPUK mobiliteitspakketten recht hebben op een specifieke uitkering hebben een formele beschikking als ook de eerste voorschotten ontvangen.

Er zijn een aantal risico's en breder spelende ontwikkelingen in beeld die mogelijk gevolgen hebben voor de voortgang van de gemaakte afspraken. Voorbeelden die bij de Woningbouw op korte termijn spelen zijn voor zowel de woningbouw als de mobiliteitsmaatregelen prijsstijgingen, procedures (bezwaren) en krappe capaciteit intern. Bij de Mobiliteitspakketten zien we voor de woningbouw prijsstijgingen, netcongestie, procedures (bezwaren) en krappe capaciteit intern opspelen. Bij de mobiliteitsmaatregelen spelen prijsstijgingen en krappe capaciteit intern. Ook zien gemeenten bij de Mobiliteitspakketten een veranderend politiek bestuurlijk draagvlak aankomen.

Tot slot wordt de ontwikkeling van het in kaart brengen van de monitoring op uitkomsten op Brede Maatschappelijke Welvaart in beeld gebracht.

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 Leefomgeving en MIRT in 2022 en 2023.

In deze rapportage wordt de voortgang van de afgesproken woningaantallen en mobiliteitsmaatregelen getoetst aan de initiële planningen (basispaden) die in de eerste voortgangsrapportage zijn vastgesteld. 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.

De bronnen die bij het opstellen van deze voortgangsrapportage zijn gebruikt:

- De aanvragen en besluiten voor de toekenning van een specifieke uitkering;
- De SiSa-verantwoording door gemeenten;¹
- Het beleidsinformatieformulier dat gemeenten jaarlijks aanleveren;
- Het MIRT-overzicht 2026;
- Het dashboard woningbouw van VRO.

Specifiek voor de twee onder het programma WoMo vallende regelingen voor specifieke uitkeringen moeten gemeenten een beleidsinformatieformulier invullen. Daarin vullen zij onder andere de projectfase en de planningen voor start bouw/aanleg. Ook kunnen gemeenten in dit formulier eventuele risico's aangeven die van belang zijn voor de uitvoering van de projecten. Het programmateam heeft de gebruikte gegevens getoetst op volledigheid en plausibiliteit en gaat uit van de juistheid van de door gemeenten aangeleverde informatie.

Bovenstaande bronnen bevatten, tijdens het opstellen van deze voortgangsrapportage, de complete gegevensset voor circa 93% van alle WoMo-projecten. Dit is goed voor circa 94% van de ingezette middelen uit het programma.

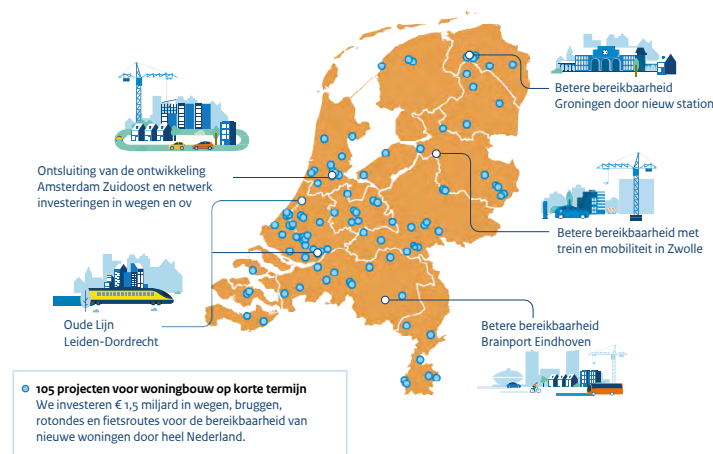
¹ Deze is door accountants gecontroleerd.

Inleiding

De grote en urgente woningbouwopgave van Nederland is een focuspunt van het kabinet-Schoof. Daarmee zet het 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 miljard (prijspeil 2022) beschikbaar gesteld voor de bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen in de 17 grootschalige 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 WoMo²

€ 7,5 miljard aan investeringen in bereikbaarheid voor de bouw van circa **400.000** nieuwe woningen tot en met 2030



Investerings in infrastructuur	
NOVEX woningbouwlocaties	Bedrag in mln.
Metropoolregio Amsterdam West	€ 150
Metropoolregio Amsterdam Oost	€ 760
Amsterdam Havenstad	€ 185
Oude Lijn Leiden-Dordrecht	€ 1.098
Rotterdam Oostflank	€ 689
Den Haag CID Binckhorst	€ 322
Eindhoven Internationale Knoop XL	€ 722
De Brabantse Stedenrij – Breda, 's-Hertogenbosch & Tilburg	€ 416
Utrecht Groot Merwede	€ 700
Amersfoort Spoor en A1-zone	€ 65
Nijmegen Stationsgebieden Kanaalzone (twee gebieden samengevoegd)	€ 24
Spoorzone Arnhem-Oost	€ 97
Foodvalley	€ 107
Zwolle Spoorzone	€ 72
Groningen Suikerunierterrein en Stadshavens (twee gebieden samengevoegd)	€ 180
Overig	Bedrag in mln.
Hoofdwegennet / A50 Bankhoef-Paalgraven (verkenning)	€ 360
Hoofdspoorwet / Spoor Oost-Nederland	€ 30
Totaal	€ 6.000*

Probleemanalyse

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:

- 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.

² 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).

Door als Rijk bij te dragen aan de kosten voor bereikbaarheidsmaatregelen, kan deze bottleneck mogelijk verholpen worden met als resultaat dat snel nieuwe woningen 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 aanpak³ 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 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;
 - Inzicht in ontwikkeling van en uitkomsten op Brede Maatschappelijke Welvaartsindicatoren.
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 sturingsinformatie te hebben.

De voortgangsrapportage

Het programma stelt jaarlijks een voortgangsrapportage op, waarin de voortgang, mijlpalen en financiële situatie van het programma worden opgenomen. Deze rapportage wordt naar de Tweede Kamer verstuurd.

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.

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 bovenplanse 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 2026.

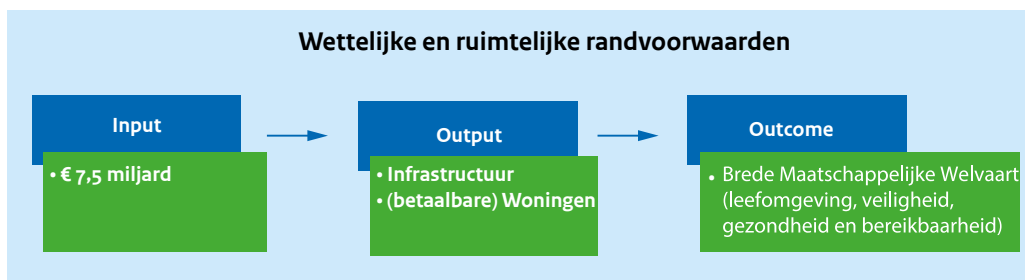
³ Bron: 'Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit'. Bijlage bij de brief 'Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 2023' (TK2022-2023, 34682-173, dd. 23 juni 2023).

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. Gedurende het programma worden de uitkomsten op Brede Welvaart in kaart gebracht en gemonitord. Daarmee wordt meer inzicht verkregen in de (door)werking van de input op de maatschappelijke uitkomsten 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 komen op indicatoren voor Brede Welvaart steeds meer gegevens beschikbaar. Vanaf het moment dat scores over de ontwikkeling op het vlak van Brede Maatschappelijke Welvaart beschikbaar zijn worden deze meegenomen in de voortgangsrapportage. Het gaat hierbij om indicatoren representatief voor de thema's veiligheid, bereikbaarheid, gezondheid en leefomgeving.

In het hoofdstuk over Brede Maatschappelijke Welvaart worden de ontwikkeling van de Brede Maatschappelijke Welvaartsindicatoren en de inzichten die dat oplevert 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. Hiernaast wordt ingegaan op de meest voorkomende risico's waar gemeenten met WoMo-projecten mee te maken hebben. Verder zijn er in het jaar 2024 geen besluiten genomen over wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijke afspraken.

Risico's en breder spelende ontwikkelingen

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

In 2024 zijn de voortgangsgesprekken met gemeenten die een SPUK Woningbouw op Korte Termijn (hierna WoKT) hebben ontvangen van start gegaan.⁴ Deze gesprekken vormen een mogelijkheid voor gemeenten om hetgeen dat zij hebben aangeleverd via de beleidsinformatieformulieren verder toe te lichten en knelpunten aan te geven. Hiernaast kunnen we vanuit het programmateam tijdens voortgangsgesprekken meedenken over eventuele knelpunten en oplossingen vanuit het programma. Ook speelt het een belangrijke rol bij het onderhouden van het contact tussen rijk en regio.

Uit de beleidsinformatieformulieren komen een aantal veelvoorkomende risico's naar voren. Deze risico's kunnen impact hebben op de scope van een project, de financiële haalbaarheid en/of de tijdsplanning. Om de impact van deze risico's te beperken worden er beheersmaatregelen genomen door de gemeenten. Gemiddeld genomen geven gemeenten aan dat de al spelende en de toekomstige risico's voor ongeveer 50% impact kunnen hebben op de doorlooptijd van projecten, voor 30% impact kunnen hebben op de financiën en voor 20% impact kunnen hebben op de scope van projecten.

Over het algemeen (bij WoKT en Mobiliteitspakketten) is door een groot deel van de gemeenten 'overige risico's' aangegeven. Dit is deels verklaarbaar doordat in sommige gevallen de label "overig" is gebruikt terwijl het risico wel onder andere labels had gepast, echter zijn er ook risico's aangegeven waar geen passend label voor was. Dit omvat onder andere onderhandelingen met externe partijen en wijzigingen in de projectplannen ten opzichte van de oorspronkelijke aanvraag, bijvoorbeeld door aangepaste beleidsdoelen of aanvullende onderzoeken. Als laatste speelt er op financieel vlak onzekerheid over de haalbaarheid van de businesscase.

Woningbouw op Korte Termijn

Bij de WoKT-projecten zien we een aantal risico's (na overig) het vaakst voorkomen. Zo geven gemeenten relatief vaak aan dat zij rondom de woningbouw te maken hebben met prijsstijgingen, procedures (bezwaren) en krappe capaciteit intern. We zien zowel gemeenten die hier nu al mee te maken hebben als gemeenten die deze risico's aan zien komen. Voor de mobiliteitsmaatregelen vallend onder de WoKT-projecten zien we een vergelijkbaar beeld. Ook hier geven gemeenten relatief vaak (na overig) aan dat zij te maken hebben met prijsstijgingen, procedures (bezwaren) en krappe capaciteit intern. Hiernaast geeft een kleiner deel van de gemeenten aan dat zij te maken hebben met veranderend politiek bestuurlijk draagvlak. Ook voor de mobiliteitsmaatregelen geldt dat we zowel gemeenten zien die hier nu al mee te maken hebben als gemeenten die deze risico's aan zien komen.

⁴ De voortgangsgesprekken voor de gemeenten die een SPUK Mobiliteitspakket hebben ontvangen gaan in 2025 van start.

Mobiliteitspakketten

Bij de Mobiliteitspakketten zien we een aantal risico's (na overig) het vaakst voorkomen. Zo geven gemeenten relatief vaak aan dat zij rondom de woningbouw te maken hebben met prijsstijgingen, netcongestie, procedures (bezwaren) en krappe capaciteit intern. We zien zowel gemeenten die hier nu al mee te maken hebben als gemeenten die deze risico's aan zien komen. Voor de mobiliteitsmaatregelen vallend onder de Mobiliteitspakketten zien we een gedeeltelijk ander beeld. Hierbij geven gemeenten het vaakst aan dat zij te maken hebben met een krappe capaciteit intern en met prijsstijgingen. Een kleiner deel geeft aan dat ze te maken heeft met procedures (bezwaren). Dit geldt enkel voor de risico's waar gemeenten nu al mee te maken hebben, als we kijken naar toekomstige risico's rondom de mobiliteitsmaatregelen zien we een ander beeld. Gemeenten zien naast prijsstijgingen en een krappe capaciteit intern ook veranderend politiek bestuurlijk draagvlak aankomen als toekomstig risico.

Expertteam

Zoals hierboven beschreven ervaren gemeenten een tekort aan ambtelijke capaciteit en expertise als risico voor het realiseren van de plannen. Om dit risico te mitigeren heeft het programma voor de WoKT-projecten en de Mobiliteitspakketten het expertteam woningbouw ter beschikking gesteld. Het expertteam woningbouw kan gemeenten bijstaan om gestrande projecten met een frisse blik op weg te helpen. Hiernaast kunnen de experts kennis delen over wat bij andere gemeenten gewerkt heeft en kunnen gemeenten hier van leren. In de expertpool zitten experts op gebied van, maar niet beperkt tot stikstof, parallel plannen en transformatie.

Afspraken Woningbouw op Korte Termijn door bovenplanse infrastructuur

Onder het programma Woningbouw en Mobiliteit zijn aan gemeenten voor bovenplanse infrastructuur bij 105 woningbouwlocaties in heel Nederland specifieke uitkeringen verstrekt. 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'.

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 105 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 101 van de 105 beleidsinformatieformulieren over het jaar 2024 die bij het opstellen van deze rapportage beschikbaar waren.⁵ De realisatiecijfers zijn gebaseerd op de volledige set SiSa-verantwoordingsdocumenten over het jaar 2024.

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.

⁵ 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>.

Planning en start aanleg mobiliteitsmaatregelen

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 2024 is met de aanleg van 27 pakketten met mobiliteitsmaatregelen gestart. Dit is meer dan de 23 pakketten waarmee conform planning gestart zou zijn.

Als je inzoomt op maatregelniveau dan krijg je het beeld weergegeven in figuur 3. Tot en met 31 december 2024 is met de aanleg van 45 mobiliteitsmaatregelen gestart. Dit is meer dan de 41 maatregelen waarmee conform planning gestart zou zijn.

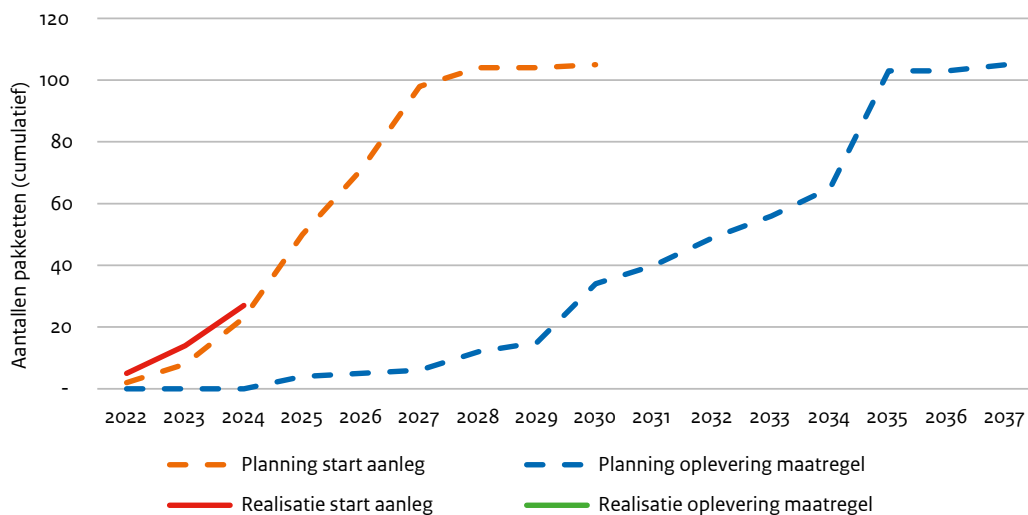
Planning en oplevering mobiliteitsmaatregelen

Het basispad 'planning oplevering' geeft weer in welk jaar gemeenten verwachten de pakketten te hebben afgerond. Tot en met 31 december 2024 zijn nog geen pakketten afgerond. Dit is conform planning (figuur 2). Dit is ook de reden waarom de groene lijn in figuur 2 nog niet zichtbaar is.

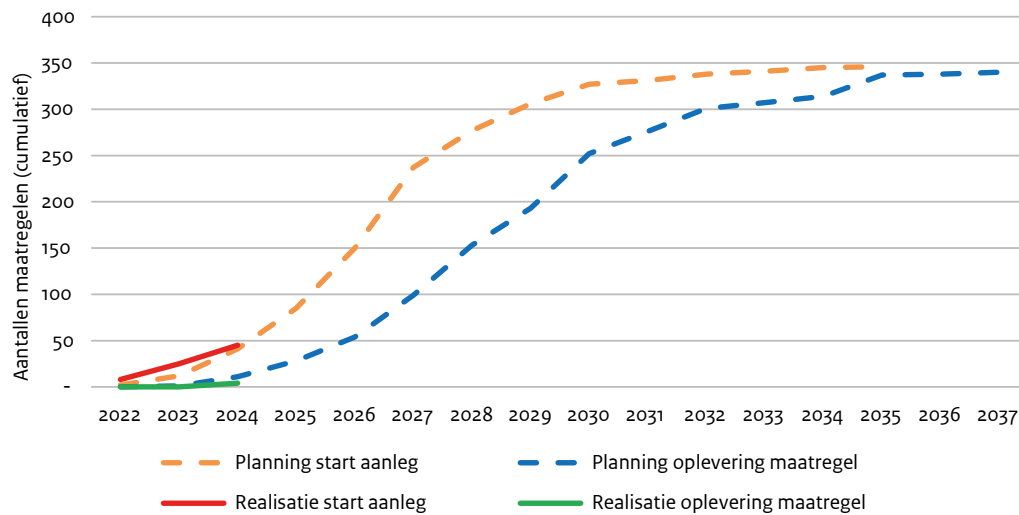
Als je inzoomt op maatregelniveau dan krijg je het beeld weergegeven in figuur 3. Tot en met 31 december 2024 zijn er 4 mobiliteitsmaatregelen opgeleverd. Dit is minder dan de 11 maatregelen welke conform planning opgeleverd zouden zijn.

De in figuur 2 en 3 opgenomen cijfers zijn gebaseerd op de formulieren waarmee de gemeenten de aanvraag voor de specifieke uitkering gedaan hebben en op de SiSa-verantwoording.

Figuur 2: Aantal pakketten van mobiliteitsmaatregelen onder de SPUK WoKT waarvan start aanleg en oplevering hebben plaatsgevonden versus de geplande aantallen start aanleg en oplevering (peildatum 31-12-2024)



Figuur 3: Aantal mobiliteitsmaatregelen onder de SPUK WoKT waarvan start aanleg en oplevering hebben plaatsgevonden versus de geplande aantallen start aanleg en oplevering (peildatum 31-12-2024)



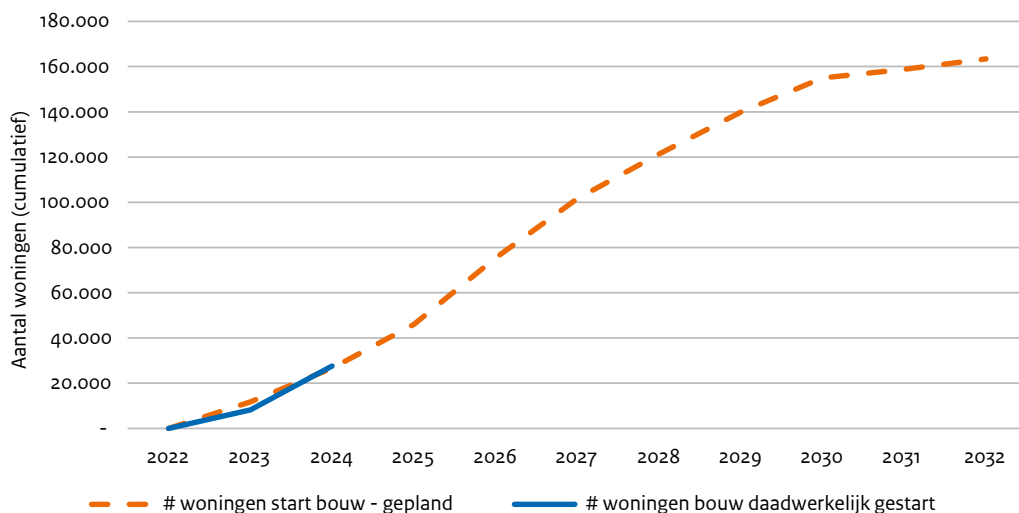
Woningbouw

Planning en start bouw woningen

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 27.592 voorloopt op de 26.692 uit het basispad.

De in figuur 4 en 5 opgenomen cijfers over het basispad zijn gebaseerd op de door gemeenten aangeleverde beleidsinformatieformulieren en de SiSa-verantwoording.⁶

Figuur 4: Start bouw van aantallen woningen versus gepland onder de SPUK WoKT (peildatum 31-12-2024)



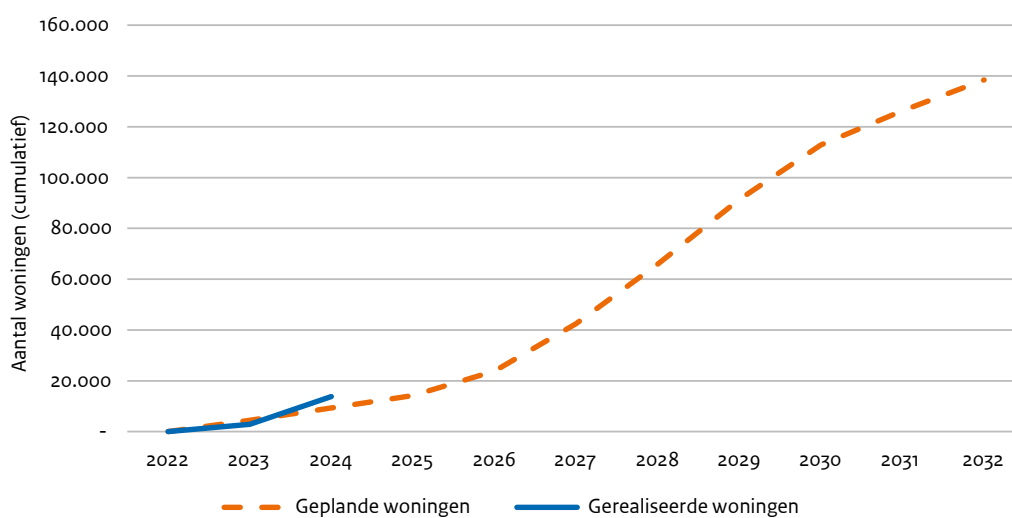
⁶ Omdat niet alle formulieren tijdig zijn ontvangen, zijn de cijfers gebaseerd op 101 van de 105 beleidsinformatieformulieren over het jaar 2024 die bij het opstellen van deze rapportage beschikbaar waren. Dit is dan ook de reden waarom de aantallen woningen en aantallen maatregelen in de planning niet optellen tot het totaal.

Planning en oplevering woningen

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.

Op peildatum 31 december 2024 zijn er in totaal 13.782 woningen opgeleverd onder de SPUK WoKT. Dat is 4.505 woningen meer dan de verwachte 9.277.

Figuur 5: Opgeleverde aantallen woningen ten opzichte van de planning onder SPUK WoKT (peildatum 31-12-2024)



Wijzigingen

Er zijn in 2024 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'⁷ (SPUK Mobiliteitspakketten) in werking getreden. Onder deze regeling zijn aan gemeenten 26 specifieke uitkeringen verstrekt voor Mobiliteitspakketten, bedoeld voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de 17 grootschalige 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. Onder de SPUK Mobiliteitspakketten dienen de mobiliteitsmaatregelen uiterlijk 31 december 2035 te zijn voltooid.

Omdat niet alle formulieren tijdig zijn ontvangen, zijn de cijfers hieronder gebaseerd op 20 van de 26 beleidsinformatieformulieren over het jaar 2024 die bij het opstellen van deze rapportage beschikbaar waren. De realisatiecijfers zijn gebaseerd op 21 van de 22 SiSa-verantwoordingsdocumenten over het jaar 2024.⁸

⁷ 'Tijdelijke regeling specifieke uitkering Mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw' van 13 februari 2024, Staatscourant 2024, nr. 5017 dd. 23-02-2024.

⁸ 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>.

Mobiliteitsmaatregelen

Planning en start aanleg mobiliteitsmaatregelen

Figuur 6 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 2024 is met de aanleg van 6 pakketten met mobiliteitsmaatregelen gestart. Dit is minder dan de 8 pakketten waarmee conform planning gestart zou zijn.

Als je inzoomt op de aantallen op maatregelniveau dan krijg je het beeld weergegeven in figuur 7. Tot en met 31 december 2024 is met de aanleg van 13 mobiliteitsmaatregelen gestart. Dit is meer dan de 10 maatregelen waarmee conform planning gestart zou zijn.

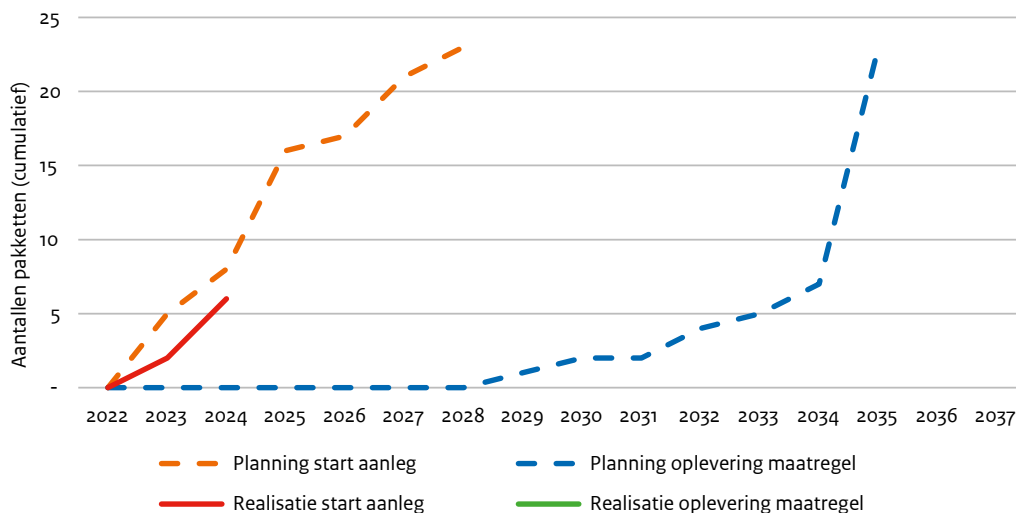
Planning en oplevering mobiliteitsmaatregelen

Het basispad 'planning oplevering' geeft weer in welk jaar gemeenten verwachten de pakketten te hebben afgerond. Tot en met 31 december 2024 zijn er nog geen pakketten aan maatregelen afgerond. Dit is conform planning (figuur 6). Dit is ook de reden waarom de groene lijn in figuur 6 nog niet zichtbaar is.

Als je inzoomt op de aantallen op maatregelniveau dan krijg je het beeld weergegeven in figuur 7. Tot en met 31 december 2024 is één maatregel opgeleverd. Dit is conform planning.

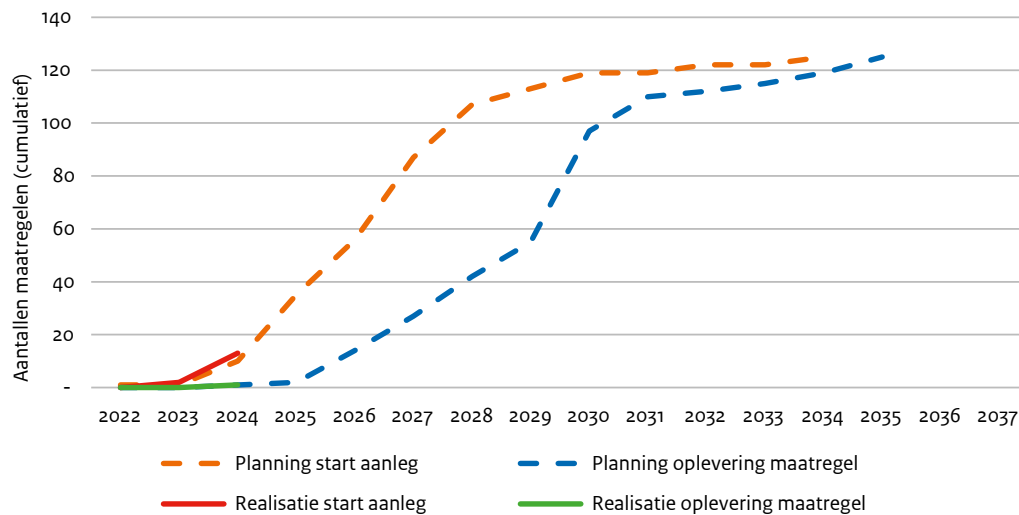
De in figuur 6 en 7 opgenomen cijfers zijn gebaseerd op de formulieren waarmee de gemeenten de aanvraag voor de specifieke uitkering gedaan hebben en op de SiSa-verantwoording.⁹

Figuur 6: Aantal pakketten van mobiliteitsmaatregelen onder de SPUK Mobiliteitspakketten waarvan start aanleg en oplevering plaats gevonden versus de geplande aantallen start aanleg en oplevering (peildatum 31-12-2024)



⁹ Omdat niet alle formulieren tijdig zijn ontvangen, zijn de cijfers gebaseerd op 21 van de 22 SiSa-verantwoordingen documenten over het jaar 2024. Dit is dan ook de reden waarom de aantallen woningen en maatregelen in de planning niet optellen tot het totaal.

Figuur 7: Aantal mobiliteitsmaatregelen onder de SPUK Mobiliteitspakketten waarvan start aanleg en oplevering hebben plaatsgevonden versus de geplande aantallen start aanleg en oplevering (peildatum 31-12-2024)



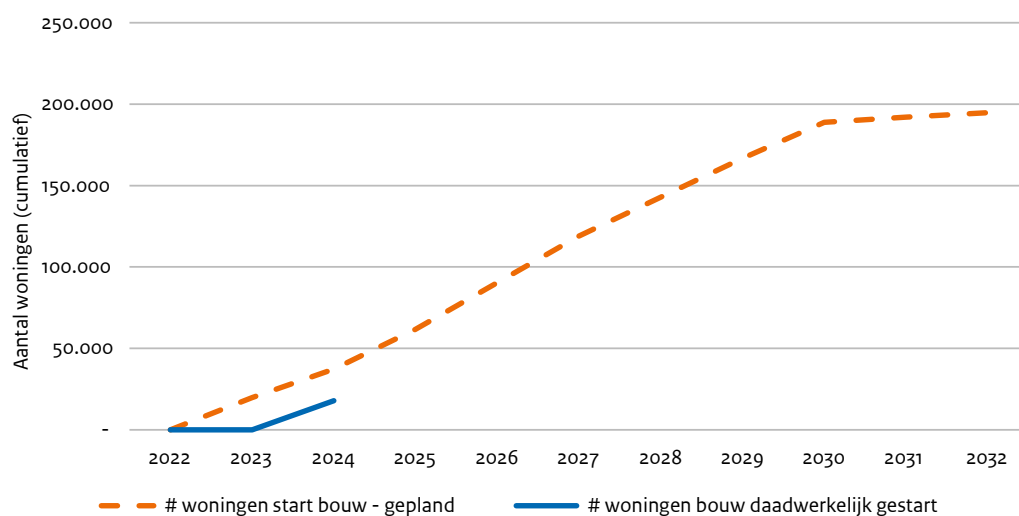
Woningbouw

Planning en start bouw woningen

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. Figuur 8 laat zien dat het aantal woningen waarvan de bouw gestart is met 17.886 achterblijft bij de 37.309 uit het basispad.

De in figuur 8 en 9 opgenomen cijfers zijn gebaseerd op door gemeenten aangeleverde gegevens voor het dashboard woningbouw van VRO en op de SiSa-verantwoording.¹⁰

Figuur 8: Start bouw aantallen woningen versus gepland onder de SPUK Mobiliteitspakketten (peildatum 31-12-2024)

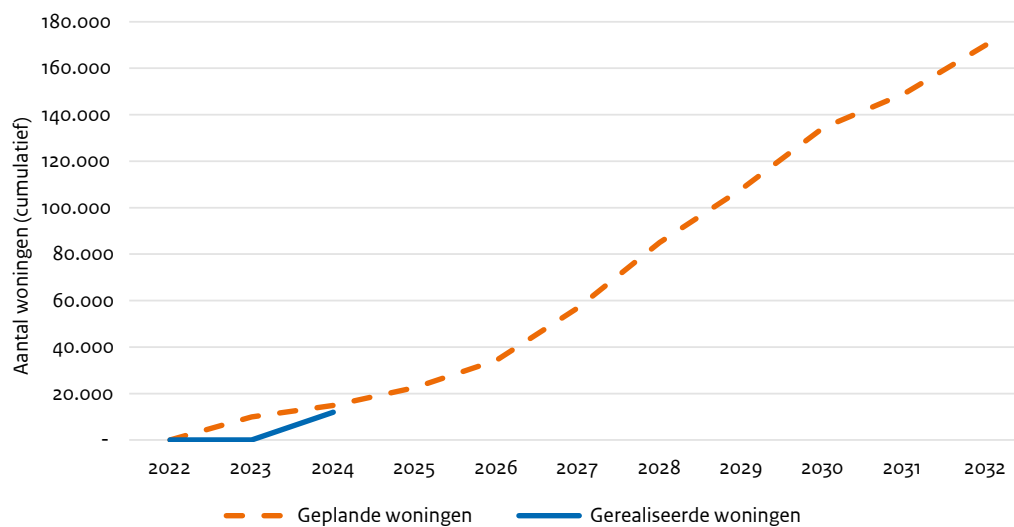


¹⁰ Omdat niet alle formulieren tijdig zijn ontvangen, zijn de cijfers gebaseerd op 21 van de 22 SiSa-verantwoordingen documenten over het jaar 2024. Dit is dan ook de reden waarom de aantallen woningen en maatregelen in de planning niet optellen tot het totaal.

Planning en oplevering woningen

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. Op peildatum 31 december 2024 zijn er in totaal 11.941 woningen opgeleverd. Dat is minder dan de geplande 14.825.

Figuur 9: Opgeleverde aantallen woningen ten opzichte van het geplande aantal onder de SPUK Mobiliteitspakketten (peildatum 31-12-2024)



Wijzigingen

Er zijn in 2024 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.

Van de OV-schaalsprongen zijn twee projecten in de verkenningsfase en twee projecten in de planning- en studiefase. Het MIRT-onderzoek Gebiedsgerichte ontsluiting Westflank Groningen is afgerond. 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 bijdrage (prijspeil 2022)	WoMo bijdrage (prijspeil 2024)	MIRT-fase mobiliteits- maatregelen (onder- zoek, verkenning, planning en studies, aanleg, oplevering)	Planning oplevering
Multimodale Knoop Eindhoven	€ 469 miljoen	€ 512 miljoen	Verkenning	2032
Bereikbaarheid CID Binckhorst Den Haag (De Vlietlijn)	€ 213 miljoen	€ 231 miljoen	Planning en studies	Nog niet bekend
Gebiedsgerichte ontsluiting Westflank Groningen	€ 82 miljoen	€ 90 miljoen	Onderzoek is afgerond, uitvoering is aan de regio	Nog niet bekend
HOV lijn Almere Pampus	€ 54 miljoen	€ 59 miljoen	Niet van toepassing, regionaal onderzoek	Nog niet bekend
HOV4 Eindhoven	€ 132 miljoen	€ 144 miljoen	Niet van toepassing, regionaal project	2033
Ontsluiting Groot Merwede Utrecht	€ 600 miljoen	€ 655 miljoen	Verkenning	Nog niet bekend
Stadsbrug, HOV en station Stadionpark, Oostflank Rotterdam (Stadsbrug en OV)	€ 634 miljoen	€ 691 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 2026.

Multimodale Knoop Eindhoven

Het project Multimodale Knoop Eindhoven 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 (De Vlietlijn)

De naam van het project is gewijzigd naar De Vlietlijn. 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 2026/2027 verwacht.

Gebiedsgerichte ontsluiting Westflank Groningen

De projecten die voortvloeien uit het MIRT-onderzoek Westflank Groningen zorgen voor de ontsluiting en het bereikbaar maken van 4.300 woningen in de periode tot en met 2030. In februari 2025 is het MIRT-onderzoek naar de gebiedsgerichte ontsluiting van de Westflank Groningen afgerond. Rijk en regio hebben daarmee gezamenlijk een helder beeld gevormd van de knelpunten en de verstedelijkingsopgaven in het westelijke deel van de stad Groningen, als gevolg van de geplande woningbouw. De onderzoeksresultaten hebben als basis gediend voor verdere bestuurlijke afspraken over de ontsluiting van het gebied die zijn opgenomen in ontwikkelagenda van de Westflank. De uitvoering van de geïdentificeerde maatregelen is nu aan de regio.

HOV-verbinding Almere Pampus

Het project HOV-verbinding Almere Pampus 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 worden de woningbouwplannen en de HOV-verbinding verder uitgewerkt. De afspraken hierover worden vastgelegd in een Bestuursovereenkomst tussen betrokken partijen.

HOV4 Eindhoven

Het project HOV4 Eindhoven zorgt voor de ontsluiting en het bereikbaar maken van 6.500 woningen in Eindhoven en Veldhoven in de periode tot en met 2030. Het project wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de regiopartijen. Er is een bestuursovereenkomst opgesteld tussen de provincie Noord-Brabant, gemeente Eindhoven, Gemeente Veldhoven, IenW en VRO. De oplevering wordt verwacht in 2033.

Ontsluiting Utrecht Groot Merwede

Ontsluiting Groot Merwede is onderdeel van de MIRT-Verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht. De Merwedelijn (een tram die Utrecht Centraal met Nieuwegein, de Groot Merwede en Galecop verbindt) zorgt voor de ontsluiting en het bereikbaar maken van 25.500 woningen in de periode tot en met 2030. De oplossing moet bijdragen aan de doelstellingen van het programma U Ned om een duurzame en gezonde groei van de regio mogelijk te maken. Het project is momenteel in de verkenningsfase, eind 2025 wordt een voorkeursvariant verwacht.

Stadsbrug, HOV en station Stadionpark, Oostflank Rotterdam (Stadsbrug en OV)

De naam van het project is gewijzigd naar Stadsbrug en OV. 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, een hoogwaardige busverbinding van Rotterdam Centraal naar Zuidplein, 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 zijn bedoeld 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 hoofdnetwerken¹¹ blijkt onder andere dat door de geplande grootschalige woningbouwlocaties het autoverkeer toeneemt op het hoofdwegenet 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 woningbouwlocaties als gevolg van de verdichting in deze steden, zijn extra investeringen nodig in het hoofdspoor netwerk. 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.

In het voorjaar van 2025 zijn vijf wegenprojecten gepauzeerd. Een deel van de daaraan gekoppelde middelen is afkomstig uit de € 7,5 miljard van het kabinet-Rutte IV voor de ontsluiting van nieuwe woningen. Hiervan is € 358 miljoen ingezet ter dekking van opgaven op het Mobiliteitsfonds. Deze projecten en middelen vallen hierna niet langer binnen de scope van het programma Woningbouw en Mobiliteit.

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

Netwerk-investering/ gemeente	WoMo Rijksbijdrage (prijspeil 2022)	WoMo Rijksbijdrage (prijspeil 2024)	MIRT-fase mobiliteits- maatregelen (onder- zoek, verkenning, planning en studies, aanleg, oplevering)	Planning oplevering
A16 Van Brienenoord- corridor	€ 55 miljoen	€ 0 miljoen	Planning en studies, gepauzeerd	Gepauzeerd
A4 Burgerveen-N14	€ 80 miljoen	€ 0 miljoen	Planning en studies, gepauzeerd	Gepauzeerd
A50 Ewijk-Bankhoef- Paalgraven	€ 360 miljoen	€ 0 miljoen	Verkenning is afgerond, gepauzeerd	Gepauzeerd
A6 Almere Oostvaar- ders- Lelystad	€ 30 miljoen	€ 0 miljoen	Planning en studies, gepauzeerd	Gepauzeerd
A7/A8 Amster- dam-Hoorn	€ 150 miljoen	€ 0 miljoen	Planning en studies, gepauzeerd	Gepauzeerd
EuregioRail	€ 30 miljoen	€ 33 miljoen	Verkenning	2030
Hub 's-Hertogenbosch	€ 60 miljoen	€ 66 miljoen	Verkenning	2030
InnovA58 E-T	€ 126 miljoen	€ 138 miljoen	Planning en studies	Nog niet bekend
Oude Lijn ¹²	€ 680 miljoen	€ 750 miljoen	Verkenning	Nog niet bekend
RegioExpress	€ 80 miljoen	€ 87 miljoen	Planning en studies	2028

¹¹ Netwerkanalyse woningbouw: Inzicht in effecten van woningbouwprogramma van 17 grootschalige Woningbouwlocaties en bijbehorende mobiliteitsmaatregelen, publicatie 30 mei 2023.

¹² Inclusief Stadionpark.

Netwerk-investering/ gemeente	WoMo Rijksbijdrage (prijspeil 2022)	WoMo Rijksbijdrage (prijspeil 2024)	MIRT-fase mobiliteits- maatregelen (onder- zoek, verkenning, planning en studies, aanleg, oplevering)	Planning oplevering
Rijnbrug	€ 40 miljoen	€ 44 miljoen	Niet van toepassing, regionaal project	Nog niet bekend
Spoorcapaciteit 2030	€ 585 miljoen	€ 585 miljoen	Planning en studies, en aanleg	Gespreide oplevering
Station Groningen Suiker	€ 89 miljoen	€ 97 miljoen	Verkenning	2033
Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland	€ 75 miljoen	€ 82 miljoen	Planning en studies	2032
Verkeersdoorstroming Ringen	€ 300 miljoen	€ 328 miljoen	Niet van toepassing, is een programma	Nog niet bekend

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 2026.

A16 Van Brienenoordcorridor

De reservering voor het project Capaciteitsverruiming A16 Van Brienenoordcorridor is bij de Voorjaarsnota 2025 volledig afgeroomd vanwege het pauzeren van het project. De hoofddoelstelling van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid van de Van Brienenoordcorridor. Het project bevindt zich momenteel in de planning- en studiefase, maar is tot nader order gepauzeerd vanwege stikstofproblematiek, financiële tekorten binnen het Mobiliteitsfonds en personele krapte. Meer informatie hierover staat in het toelichtende blad over de herprioritering in het MIRT Overzicht 2026.

A4 Burgerveen-N14

De reservering voor het project A4 Burgerveen-N14 is bij de Voorjaarsnota 2025 grotendeels afgeroomd vanwege het pauzeren van het project. Er resteert circa € 3 miljoen voor het verbeteren van de fietsverbinding tussen Leidschendam-Voorburg en Leiden. De hoofddoelstelling van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid tussen de A4 Burgerveen en de N14. Het project bevindt zich momenteel in de planning- en studiefase, maar is tot nader order gepauzeerd vanwege stikstofproblematiek, financiële tekorten binnen het Mobiliteitsfonds en personele krapte. Meer informatie hierover staat in het toelichtende blad over de herprioritering in het MIRT Overzicht 2026.

A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven

De reservering voor het onderzoeken van de uitbreiding van de wegcapaciteit op het gedeelte Ewijk-Bankhoef-Paalgraven is bij Voorjaarsnota 2025 volledige afgeroomd vanwege het pauzeren van het project. De Voorkeursbeslissing is vastgesteld. Hiermee is de MIRT-verkenning A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven afgerond. Het project is tot nader order gepauzeerd vanwege stikstofproblematiek, financiële tekorten binnen het Mobiliteitsfonds en personele krapte. Meer informatie hierover staat in het toelichtende blad over de herprioritering in het MIRT-overzicht 2026.

A6 Almere Oostvaarders-Lelystad

Het planflexibele deel van de reservering voor het project A6 Almere Oostvaarders-Lelystad is bij de Voorjaarsnota 2025 volledig afgeroomd vanwege het pauzeren van het project. Het project bevindt zich momenteel in de planning- en studiefase, maar is tot nader order gepauzeerd vanwege stikstofproblematiek, financiële tekorten binnen het Mobiliteitsfonds en personele krapte. Meer informatie hierover staat in het toelichtende blad over de herprioritering in het MIRT Overzicht 2026.

[A7/A8 Amsterdam-Hoorn](#)

Het planflexibele deel van de reservering voor het project A7/A8 Amsterdam-Hoorn is bij de Voorjaarsnota 2025 volledig afgeroomd vanwege het pauzeren van het project. De hoofddoelstelling van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid op de corridor Amsterdam-Hoorn, de A7 en A8 in het bijzonder. Het project bevindt zich momenteel in de planning- en studiefase, maar is tot nader order gepauzeerd vanwege stikstofproblematiek, financiële tekorten binnen het Mobiliteitsfonds en personele krapte. Meer informatie hierover staat in het toelichtende blad over de herprioritering in het MIRT Overzicht 2026.

[EuregioRail](#)

De hoofddoelstelling van het project EuregioRail is het verbeteren van de bereikbaarheid over het spoor tussen Zwolle en Münster via Twente. Het project bevindt zich momenteel in verkenningsfase, waarbij de oplevering in 2030 wordt verwacht.

[Hub 's-Hertogenbosch](#)

De hoofddoelstelling van het project Hub 's-Hertogenbosch 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](#)

De hoofddoelstelling van het project InnovA58 Eindhoven-Tilburg is het verbeteren van de bereikbaarheid van de A58 tussen Eindhoven en Tilburg. Het project bevindt zich momenteel in de planning- en studiefase. De verwachte oplevering is nog niet bekend.

[Oude Lijn](#)

De hoofddoelstelling van het project Oude Lijn is het verbeteren van de bereikbaarheid in de spoorcorridor Leiden-Dordrecht. Daarbij spelen ook het wegnennet, 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 een Voorkeursalternatief op hoofdlijnen is voorzien voor eind 2025.

[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 2028 gaat rijden.

[Rijnbrug](#)

De verbreding van de Rijnbrug draagt bij aan de ontsluiting van de grootschalige woningbouwlocatie Foodvalley en wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de regiopartijen. Nu de stikstofproblematiek geen belemmering meer lijkt te zijn wordt bezien op welke wijze de toegezegde middelen naar de provincie Utrecht kunnen worden overgeheveld.

[Spoorcapaciteit 2030](#)

Met gerichte infra-investeringen in het kader van het project Spoorcapaciteit 2030 lossen we geïdentificeerde knelpunten op, waardoor verbeteringen in de dienstregeling daadwerkelijk mogelijk worden. Hiermee werken we toe naar een basis die verdere doorgroei mogelijk maakt en woningbouwlocaties ontsluit. Het gaat dan concreet om investeringen in onder meer uitbreiding en verzwaring van de tractie-energievoorziening, versteviging van de spoordijken en geluidsmaatregelen. Hierdoor wordt het mogelijk meer, langere of nieuwe treinen te rijden en/of de reistijd te verkorten. De verschillende onderzoeken en maatregelen worden de komende jaren stapsgewijs opgeleverd.

Station Groningen Suiker

De hoofddoelstelling van het project Station Groningen Suiker is de aanleg en het beheer en onderhoud van het station en van de benodigde infrastructuuraanpassingen 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 2033 wordt verwacht.

Toekomstvast Spoor Zuid Oost Nederland

De hoofddoelstelling van het project Toekomstvast Spoor Zuid Oost Nederland 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 2027 en 2028 gestart met de aanleg, oplevering wordt beoogd in 2032.

Verkeersdoorstroming Ringen

De middelen voor het verbeteren van de verkeersdoorstroming op de Ringen Eindhoven, Metropoolregio Amsterdam, Metropoolregio Utrecht en Metropoolregio Rotterdam-Den Haag worden met name ingezet voor maatregelen op het gebied van Smart Mobility en verkeersmanagement. Dit is een programma en bevindt zich daarom niet in een specifieke MIRT-fase. In 2025 vindt verdere besluitvorming plaats 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 projecten.¹³ 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 weergegeven.

Tabel 3: Financieel overzicht verdeling en inzet specifieke uitkeringen onder de WoMo-regelingen¹⁵

Type afspraak	Toegekende Specifieke Uitkeringen ¹⁶ (x € 1 mln.)	Bevoorschot (x € 1 mln.)	Realisatie (x € 1 mln.)
SPUK Woningbouw op Korte Termijn	1.313	1.105	126 ¹⁷
SPUK Mobiliteitspakketten	930	303	25 ¹⁸

Onder de regeling SPUK Woningbouw op Korte Termijn zijn in 2024 de laatste beschikkingen aan gemeenten verstrekt. Daarmee is 100% van de aanvragen afgedaan en juridisch verplicht. Eind 2024 was ruim 84% daarvan, ruim 1,1 miljard euro, aan gemeenten bevoorschot. Uit de via de SiSa-rapportage over 2024 verkregen gegevens blijkt dat van het bevoorschotte bedrag een kleine € 126 miljoen door gemeenten is uitgegeven aan de realisatie van mobiliteitsmaatregelen.

Onder de regeling SPUK Mobiliteitspakketten is tot en met 2024 voor € 930 miljoen aan beschikkingen afgegeven. In 2025 zijn de laatste twee beschikkingen afgegeven. Aan voorschotten is tot en met 2024 ruim € 300 miljoen verstrekt. Uit de via de SiSa-rapportage over 2024 verkregen gegevens blijkt dat van het bevoorschotte bedrag ruim € 25 miljoen door gemeenten is uitgegeven aan de realisatie van mobiliteitsmaatregelen.

Nadere gegevens over de netwerkinvesteringen en de OV-schaalsprongen zijn terug te vinden in het MIRT-overzicht 2026 en in het hoofdstuk Mobiliteitsfonds van de Rijksbegroting 2026.

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 De cijfers in deze tabel zijn doordat de beschikkings- en betaaldata in meerdere jaren liggen gebaseerd op verschillende prijspeildata en daardoor niet 100% vergelijkbaar.

¹⁶ De hier opgevoerde bedragen zijn exclusief BTW. De compensabele omzetbelasting wordt afgedragen aan het BTW-Compensatiefonds. Voor de SPUK Woningbouw op Korte Termijn is t/m 2024 ruim € 142 mln. afgedragen. Voor de SPUK Mobiliteitspakketten is t/m 2024 ruim € 53 mln. afgedragen.

¹⁷ Realisatie t/m 2024 op basis van de complete set SiSa-verantwoordingsdocumenten over 2024.

¹⁸ Realisatie t/m 2024 op basis van de complete set SiSa-verantwoordingsdocumenten over 2024. De gemeenten Groningen en Den Haag hebben in 2025 een beschikking gekregen voor een mobiliteitspakket. Dat betekent dat over de betreffende mobiliteitspakketten geen verantwoordingsinformatie over 2024 onder 'complete set' valt.

Brede Maatschappelijke Welvaart

Het programma WoMo heeft naast outputeffecten, zoals aantallen nieuwe woningen, ook effect op de (ervaren) brede maatschappelijke welvaart. Zo vermindert de bouw van nieuwe woningen de druk op de woningmarkt en vergroot het de toegankelijkheid ervan. En draagt nabijheid tot voorzieningen en werk in combinatie met flankerende maatregelen bij aan minder en duurzamere mobiliteit. Ook op het gebied van veiligheid, leefomgeving en gezondheid zijn brede maatschappelijke welvaartseffecten te verwachten. Deze uitkomsten worden gemonitord. In de (eind)evaluatie wordt gekeken naar – de plausibiliteit van – de bijdrage van het programma WoMo aan deze maatschappelijke uitkomsten.

Het programma WoMo wordt niet uitgevoerd in een steriele laboratoriumomgeving. Externe factoren en variabelen, zoals krapte op de arbeidsmarkt, tekort aan stikstofruimte, en schaarse grondstoffen en energie, kunnen de resultaten beïnvloeden. Dit geldt zowel voor de output als voor de brede maatschappelijke welvaartseffecten.

Brede welvaart binnen het mobiliteitsdomein

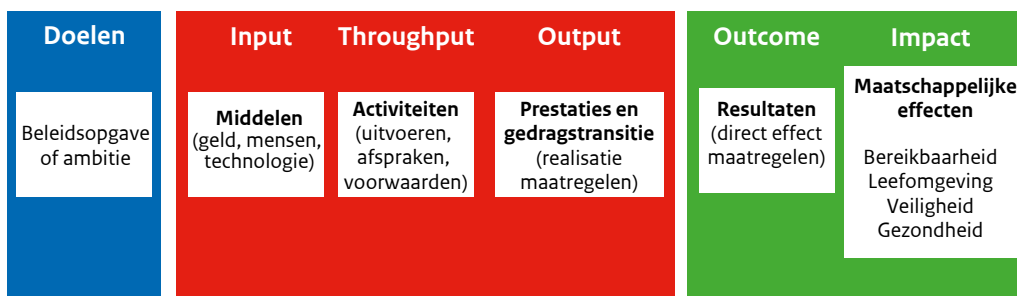
In 2021 heeft het Planbureau voor de Leefomgeving invulling gegeven aan brede welvaart en mobiliteit¹⁹ voor de aspecten bereikbaarheid, veiligheid, gezondheid en leefomgeving.

- **Bereikbaarheid:** Bereikbaarheid draait om nabijheid en goede infrastructuur. Voldoende toegang tot werk, zorg, onderwijs en sport zijn essentieel voor economische vitaliteit en voor de levenskwaliteit.
- **Veiligheid:** Verkeersveiligheid blijft een belangrijk thema. Ondanks betere infrastructuur neemt het aantal verkeersgewonden toe, vooral onder kwetsbare groepen zoals fietsers en voetgangers.
- **Leefomgeving:** Groene ruimtes en schone lucht vergroten de leefkwaliteit, bieden ruimte voor recreatie en maken de leefomgeving gezonder, klimaatadaptief en aantrekkelijker. Samen zorgt dit voor een hogere leefbaarheid en een hoger woongenot.
- **Gezondheid:** Mobiliteit beïnvloedt gezondheid zowel positief als negatief. Fietsen en wandelen bevorderen vitaliteit, terwijl gemotoriseerd verkeer luchtvervuiling en geluidshinder veroorzaakt.

Inhoudelijk voortgang

In 2024 is een plan van aanpak opgesteld voor de monitoring van de brede maatschappelijke welvaarteffecten van het programma WoMo. Binnen DGMobiliteit wordt er voor de monitoring en evaluatie (M&E) gewerkt met een standaard M&E-raamwerk volgens de ‘theory of change’ (figuur 10). Dit raamwerk schetst een beleidstheorie, waarin vanuit een doelstelling wordt gewerkt aan een prestatie. Het resultaat van de prestatie draagt bij aan maatschappelijke effecten. Elk onderdeel is meetbaar door daar geschikte indicatoren voor te selecteren.

Figuur 10 – Theory of change



¹⁹ <https://www.pbl.nl/publicaties/brede-welvaart-en-mobiliteit>.

In 2025 zijn indicatoren geselecteerd voor het monitoren van brede welvaartseffecten van het programma WoMo. Deze zijn gecategoriseerd volgens het M&E-raamwerk (zie tabel 1). Output betreft de infrastructurele en ruimtelijke maatregelen die via het programma WoMo door gemeenten, Rijkswaterstaat en ProRail worden gerealiseerd. Outcome gaat over het gebruik en het gevolg van gebruik van de middelen in de output. Impact tenslotte gaat over de uitkomst en beleving van het gebruik (onder de outcome).

Ter illustratie: aanleg van veilige infrastructuur (meetbare output) leidt tot veiliger verkeersgedrag (meetbare outcome) en minder verkeersongevallen (meetbare outcome). Dit leidt tot grotere ervaren verkeersveiligheid (meetbare impact op beleving).

Tabel 3 – Output-, outcome- en impactindicatoren voor het meten van brede welvaartseffecten van het programma WoMo

	Bereikbaarheid	Leefomgeving	Gezondheid	Veiligheid
Impact	• Beleving bereikbaarheid • Bereikbaarheid banen • Bereikbaarheid voorzieningen	• Beleving leefomgeving • CO₂ uitstoot door mobiliteit • Stikstofuitstoot door mobiliteit • Fijnstof uitstoot door mobiliteit	• Reisbeleving per modaliteit • Aantal minuten lopen & fietsen • Geluidgehinderden per modaliteit • Trillingsgehinderden per modaliteit	• Veiligheidsgevoel
Outcome	• Modal split personenvervoer	• Modal split personenvervoer	• Modal split personenvervoer	• Veilige snelheid verkeer
Output	• Ruimtegebruik (groen/grijs/infra) • Nabijheid voorzieningen • Nabijheid banen • Verhouding auto en ov • Spreiding investeringen over het land • Aantal en nabijheid mobiliteitshubs	• Ruimtegebruik (groen/grijs/infra)	• Ruimtegebruik (groen/grijs/infra)	• Veilige infrastructuur

Voortgang en vervolg

De indicatoren uit tabel 1 zijn in de MIRT-brief voorjaar 2025 met de Tweede Kamer gedeeld, en vormen daarmee de basis voor de monitoring van brede welvaartseffecten van het programma WoMo. Voor uitvoering van de monitoring is in september 2025 een projectteam aangesteld, dat nog in 2025 toewerkt naar een nulmeting.

Nulmeting: toetsen van indicatoren aan referentielocaties

In de nulmeting worden de indicatoren uit tabel 1 getoetst aan referentielocaties. Dit zijn al bestaande woonwijken en ontwikkelgebieden die een goede referentie vormen voor WoMo-projecten. Bijvoorbeeld door hun ruimtelijke structuur, ontsluiting en typen gerealiseerde woningen.

De nulmeting heeft tot doel te leren van de toepassing van brede welvaart indicatoren op woningbouwlocaties: in hoeverre lukt het om output-, outcome- en impactindicatoren op deze locaties te meten en relaties te onderscheiden? En leiden verschillende ruimtelijke keuzes op de referentielocaties tot verschillende uitkomsten? De nulmeting resulteert in een referentiebeeld waarmee later de woningbouwlocaties uit het programma WoMo worden vergeleken.

Na een jaar worden de referentielocaties middels geactualiseerde data opnieuw langs de gekozen indicatoren gelegd. Verbanden tussen indicatoren (inclusief correlaties en causaliteiten) worden verder aangescherpt, waardoor het referentiebeeld robuuster wordt.

Van nulmeting naar voorspellend en evaluerend model

De nulmeting legt de basis voor een model waarmee we de brede welvaartseffecten van de verschillende WoMo-projecten zowel vooraf kunnen inschatten als achteraf kunnen evalueren. De in de nulmeting vastgestelde verbanden tussen indicatoren (bijvoorbeeld de relatie tussen bereikbaarheid van verschillende voorzieningen en ervaren kwaliteit van leven) vormen de basis van dit model. Naarmate het WoMo-Programma WoMo vordert en er meer data beschikbaar komt over de locaties, wordt het model verder gevuld en verfijnd.

Hierdoor ontstaat een feedbackloop: enerzijds kunnen we steeds beter in kaart brengen wat de daadwerkelijke effecten op brede welvaart zijn. Anderzijds kunnen we vooruitkijkend steeds nauwkeuriger voorspellen welke uitkomsten maatregelen op WoMo-locaties waarschijnlijk zullen hebben. Dit biedt nationale en lokale overheden de mogelijkheid om tussentijds bij te sturen en aanvullende maatregelen te nemen waar nodig.

In de volgende voortgangsrapportage wordt het referentiebeeld gedeeld. Dit referentiebeeld geeft inzicht in de brede welvaartseffecten op bestaande woningbouwlocaties en vormt de basis voor de monitoring van de WoMo-locaties. Vanaf eind 2026 kunnen op basis van de nulmeting de eerste uitspraken worden gedaan over de verwachte brede-welvaartseffecten van maatregelen op WoMo-locaties. Vervolgens worden in 2027 en 2028 de eerste resultaten van de evaluatie van de daadwerkelijke effecten verwacht. Naarmate de WoMo-projecten vorderen en meer data beschikbaar komt, wordt het beeld steeds scherper en betrouwbaarder.

Bijlagen

Bijlage 1 – Verantwoording bronnen cijfers en grafieken

Tabel A - Overzicht gemeenten met specifieke uitkering onder de WoKT waarvan beleidsinformatieformulier door tijdige aanlevering in cijfers is verwerkt met aantal gekoppelde woningen

Gemeente: Project	Verwerkt	Aantal woningen	Gemeente: Project	Verwerkt	Aantal woningen
Alkmaar: Station-binnenstad	ja	2.068	Enschede: SHE deelgebied Centrumkwadraat	ja	1.750
Almelo: Spoorzone Westerdok	ja	280	Goes: Goese Schans	ja	200
Almere: Centrum	ja	3.853	Goes: Stationsomgeving	ja	300
Amersfoort: Spoorzone Amersfoort C.S.+	ja	4.830	Gorinchem: Arkelsdijk, Vleugels van de Stad	ja	600
Amsterdam: Amstelkwartier	ja	3.600	Gouda: Spoorzone	ja	1.570
Amsterdam: Hamerkwartier	ja	3.600	Groningen: Eemskanaalzone Stadshavens II / EKZ4 / Meerstad	ja	2.250
Amsterdam: NDSM-terrein	ja	2.000	Groningen: Spoorkwartier Groningen	ja	3.400
Amsterdam: Oost: IJburg fase 2	ja	2.800	Groningen: Stadshavens I	ja	4.300
Arnhem: Centrum Zuid	ja	1.730	Groningen: Suikerzijde	ja	600
Arnhem: Spoorzone Arnhem-Oost	ja	500	Haarlem: Binnenstedelijke ontwikkeling Haarlem: Stationsgebied Centrum	ja	2.656
Assen: Kloosterveen	ja	991	Haarlem: Haarlem: WBI Europaweg + Nieuw Zuid buiten WBI	ja	6.167
Barendrecht: Stationstuinen	ja	3.500	Haarlemmermeer: Hoofddorp centrum	ja	1.499
Bergen op Zoom: Spaensche Scharen	ja	600	Harlingen: Harlingen Spaansen	ja	240
Borger-Odoorn: Borger-Odoorn	ja	280	Heerlen: Centrum	ja	887
Breda: Chassékwartier	ja	1.500	Helmond: Houtsdonk	ja	1.749
Capelle aan den IJssel: Rivium	ja	5.000	Hengelo (O): Binnenstad	ja	900
Culemborg: Stationsomgeving	ja	1.938	Hengelo (O): Hart van Zuid	ja	1.500
Delft: Delft Campus	ja	1.100	Hoeksche Waard: Stougjesdijk-Oost	ja	1.491
Delft: Kop van de Buitenhof (Noord)	ja	800	Hoogeveen: Stationsgebied Stadscentrum	ja	2.200
Delft: Schieovers, eerste fase	ja	3.842	Hoorn: Stadshart (Poort van Hoorn e.o)	ja	5.974
Deventer: Centrumschil	ja	1.650	Houten: Centrum, Molenzoom, Koppeling	ja	4.750
Deventer: Deventer Keizerslanden	ja	1.646	Hulst: Grote Kreek	ja	250
Dordrecht: Ontwikkelingen rondom station Dordrecht (Maasterras en Spuiboulevard)	ja	3.500	Kampen: Reevedelta Kampen	ja	2.600
Duiven: Uitbreidingslocaties Duiven	ja	600			
Eindhoven: Fellenoord	ja	3.160			
Enschede: Cromhoff	ja	500			

Gemeente: Project	Verwerkt	Aantal woningen
Kerkrade: Div. centrumlocaties	ja	290
Leeuwarden: Spoordok	ja	1.550
Leeuwarden: Zuidlanden/Middelsee	ja	530
Leiden: Willem de Zwijgerlaan / De Zwijger	ja	920
Lelystad: Stationsgebied West / Theaterkwartier	ja	1.007
Maassluis: Hoekse Lijn	ja	2.450
Maastricht: Geusselt eo	ja	972
Maastricht: Trega Zinkwit	ja	950
Meppel: Meppel-Noordpoort / Nieuwveenselanden	ja	2.550
Midden-Groningen: Hoogezand	ja	920
Moerdijk: Zevenbergen Oost	ja	1.000
Nieuwegein: Nieuwegein City + Rijnhuizen	ja	4.500
Nijmegen: Kanaalzone-Zuid: Dukenburg	ja	1.200
Nijmegen: Kanaalzone-Zuid: Winkelsteeg	ja	2.200
Nijmegen: Stationsgebied (incl. Waalfront)	ja	2.500
Nissewaard: Haven Noord Spijkenisse	ja	1.340
Nissewaard: Spijkenisse Centrum	ja	600
Noordenveld: Peize en Roden Noordenveld	ja	500
Oldambt: Binnenstad van Winschoten	ja	245
Oosterhout: Amphia Pasteurlaan e.a.	ja	508
Oss: Stationskwartier Ravenstein	ja	300
Purmerend: Ontwikkeling Stationsgebied/Binnenstad = Stadshart Purmerend	ja	4.171
Roermond: Melickerveld	ja	468
Roosendaal: Rondje Roosendaal	ja	2.000
Rotterdam: Alexanderknoop	ja	2.000
Rotterdam: Brainpark I	ja	2.998
Rotterdam: MH4	ja	2.500
Schiedam: Nieuw Mathenesse	nee	1.200
Schouwen-Duiveland: Zierikzee (Noorderpolder, Binnenstad, instapproducten)	nee	510

Gemeente: Project	Verwerkt	Aantal woningen
s-Gravenhage: De Binckhorst	ja	1.100
s-Gravenhage: Laakhaven Centraal	nee	5.500
s-Gravenhage: Zuidwest	ja	3.341
s-Hertogenbosch: Station Oost	ja	1.000
Sittard-Geleen: Middengebied C/ Nieuw Absbroek	ja	274
Slidrecht: Merwedelingelijn Slidrecht	ja	1.880
Soest: Soesterberg	ja	920
Stichtse Vecht: Planetenbaan / Het Kwadrant en Bisonspoor	ja	3.152
Terneuzen: Laan van Othene	ja	569
Tiel: Spoorzone / Lingehoven	ja	570
Tilburg: Binnenstad	ja	1.000
Tilburg: Kenniskwartier	ja	2.700
Utrecht: 2e Daalsedijk (incl. Wisselspoor), Cartesiusdriehoek, Sportpark Zuilense Overvecht	ja	1.544
Utrecht: Zuidwest	ja	6.200
Veenendaal: Groenpoort	ja	968
Vlaardingen: Rivierzone	ja	2.587
Wageningen: De Dreijen	ja	572
Weert: Gebiedsvisie Keent & Moesel	ja	238
Westland: Waelpark (het Nieuwe Westland)	nee	720
Wijchen: Wijchen-West	ja	928
Woerden: Middelland, Stationsgebied, Snellenpoort	ja	1.989
Zaanstad: Kogerveldwijk	ja	775
Zoetermeer: Binnenstad	ja	4.500
Zoetermeer: Entree Zoetermeer	ja	2.100
Zwijndrecht: Stationskwartier	ja	570
Zwolle: Spoorzone	ja	1.640
Zwolle: Stadshart	ja	1.610

Tabel B – Overzicht gemeenten met specifieke uitkering onder de Mobiliteitspakketten waarvan beleidsinformatieformulier door tijdige aanlevering in cijfers is verwerkt met aantal gekoppelde woningen

Gemeente: Project	Verwerkt	Aantal woningen	Gemeente: Project	Verwerkt	Aantal woningen
Almere stad	nee	20.500	Haarlemmermeer: Hoofddorp	ja	17.700
Amersfoort: Spoor- en A1-zone	ja	8.500	Leiden: Campus	ja	4.700
Amsterdam: Havenstad	ja	9.000	Nijmegen Stationsgebied	ja	5.250
Amsterdam: Zeeburgereiland - IJburg	ja	10.636	Nijmegen: Kanaalzone	ja	3.500
Amsterdam: Zuidoost	ja	23.000	Rijswijk: Stadsas	nee	2.100
Arnhem: Spoorzone Arnhem-Oost	ja	5.400	Rotterdam Binnenstad	ja	20.700
Barneveld Noord, Bloemendal	ja	1.872	Schiedam: Schieveste - Nieuw Mathenesse	nee	4.600
Breda: CrossMark - 't Zoet	ja	2.935	Tilburg: Kenniskwartier	ja	5.032
Den Bosch: Spoorzone	ja	4.800	Veenendaal Centrum, de Klomp	ja	1.944
Den Haag: CID Binckhorst	ja	20.050	Zoetermeer Entree	nee	4.500
Den Haag: Zuidwest	ja	3.500	Zwijndrecht: Spoorzone Dordrecht	ja	1.300
Dordrecht Spoorzone	ja	5.800	Zwolle: Stedelijk Zwolle - Zwolle Spoorzone	ja	8.800
Ede Zuidoost, Kernhem Noord	nee	3.177			
Groningen Suikerterrein	nee	4.300			

Tabel C – Overzicht van SiSa-verantwoordingsformulieren voor de SPUK WoKT die zijn meegenomen²⁰ in de cijfers met gekoppelde woningaantallen

Gemeente: Project	Verwerkt	Aantal woningen	Gemeente: Project	Verwerkt	Aantal woningen
Gemeente Alkmaar	ja	2.068	Gemeente Delft	ja	5.742
Gemeente Almelo	ja	280	Gemeente Deventer	ja	3296
Gemeente Almere	ja	3.853	Gemeente Dordrecht	ja	3.500
Gemeente Amersfoort	ja	4.830	Gemeente Duiven	ja	600
Gemeente Amsterdam	ja	12.000	Gemeente Eindhoven	ja	3.160
Gemeente Arnhem	ja	2.230	Gemeente Enschede	ja	2.250
Gemeente Assen	ja	991	Gemeente Goes	ja	500
Gemeente Barendrecht	ja	3.500	Gemeente Gorinchem	ja	600
Gemeente Bergen Op Zoom	ja	600	Gemeente Gouda	ja	1.570
Gemeente Borger-Odoorn	ja	280	Gemeente Groningen	ja	10.550
Gemeente Breda	ja	1.500	Gemeente Haarlem	ja	8.823
Gemeente Capelle Aan Den IJssel	ja	5.000	Gemeente Haarlemmermeer	ja	1.499
Gemeente Culemborg	ja	1.938	Gemeente Harlingen	ja	240

²⁰ De SiSa-verantwoordingformulieren worden door het CBS in batches gestuurd.

Gemeente: Project	Verwerkt	Aantal woningen
Gemeente Heerlen	ja	887
Gemeente Helmond	ja	1.749
Gemeente Hengelo	ja	2.400
Gemeente Hoeksche Waard	ja	1.491
Gemeente Hogeveen	ja	2.200
Gemeente Hoorn	ja	5.974
Gemeente Houten	ja	4.750
Gemeente Hulst	ja	250
Gemeente Kampen	ja	2.600
Gemeente Kerkrade	ja	290
Gemeente Leeuwarden	ja	2.080
Gemeente Leiden	ja	920
Gemeente Lelystad	ja	1.007
Gemeente Maassluis	ja	2.450
Gemeente Maastricht	ja	1.922
Gemeente Meppel	ja	2.550
Gemeente Midden-Groningen	ja	920
Gemeente Moerdijk	ja	1.000
Gemeente Nieuwegein	ja	4.500
Gemeente Nijmegen	ja	5.900
Gemeente Nissewaard	ja	1.940
Gemeente Noordenveld	ja	500
Gemeente Oldambt	ja	245
Gemeente Oosterhout	ja	508
Gemeente Oss	ja	300
Gemeente Purmerend	ja	4.171

Gemeente: Project	Verwerkt	Aantal woningen
Gemeente Roermond	ja	468
Gemeente Roosendaal	ja	2.000
Gemeente Rotterdam	ja	7.498
Gemeente Schiedam	ja	1.200
Gemeente Schouwen-Duiveland	ja	510
Gemeente 's-Gravenhage	ja	9.941
Gemeente 's-Hertogenbosch	ja	1.000
Gemeente Sittard-Geleen	ja	274
Gemeente Sliedrecht	ja	1.880
Gemeente Soest	ja	920
Gemeente Stichtse Vecht	ja	3.152
Gemeente Terneuzen	ja	569
Gemeente Tiel	ja	570
Gemeente Tilburg	ja	3.700
Gemeente Utrecht	ja	7.744
Gemeente Veenendaal	ja	968
Gemeente Vlaardingen	ja	2.587
Gemeente Wageningen	ja	572
Gemeente Weert	ja	238
Gemeente Westland	ja	720
Gemeente Wijchen	ja	928
Gemeente Woerden	ja	1.989
Gemeente Zaanstad	ja	775
Gemeente Zoetermeer	ja	6.600
Gemeente Zwijndrecht	ja	570
Gemeente Zwolle	ja	3.250

Tabel D – Overzicht van SiSa-verantwoordingsformulieren voor de SPUK Mobiliteitspakketten die zijn meegenomen²¹ in de cijfers met gekoppelde woningaantallen

Gemeente	Verwerkt	Aantal woningen	Gemeente	Verwerkt	Aantal woningen
Gemeente Almere	ja	20.500	Gemeente Nijmegen	ja	8.750
Gemeente Amersfoort	ja	8.500	Gemeente Rijswijk	ja	2.100
Gemeente Amsterdam	ja	42.636	Gemeente Rotterdam	ja	20.700
Gemeente Arnhem	ja	5.400	Gemeente Schiedam	ja	4.600
Gemeente Barneveld	ja	1.872	Gemeente 's-Gravenhage	ja	23.550
Gemeente Breda	ja	2.935	Gemeente 's-Hertogenbosch	ja	4.800
Gemeente Dordrecht	ja	5.800	Gemeente Tilburg	ja	5.032
Gemeente Ede	ja	3.177	Gemeente Veenendaal	ja	1.944
Gemeente Groningen	nvt	4.300	Gemeente Zoetermeer	ja	4.500
Gemeente Haarlemmermeer	ja	17.700	Gemeente Zwijndrecht	ja	1.300
Gemeente Leiden	ja	4.700	Gemeente Zwolle	ja	8.800

²¹ De SiSa-verantwoordingformulieren worden door het CBS in batches gestuurd.

Dit is een uitgave van:

Rijksoverheid
November 2025