Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

# Voortgangsrapportage programma
# Woningbouw en Mobiliteit 2025




*Wij werken aan een mooier Nederland*

# Inhoud


**Samenvatting** 3

**Vooraf** 4

**Inleiding** 5
Probleemanalyse 7
Doelstelling 7
Monitoring en evaluatie 7
De voortgangsrapportage 8

**Voortgang** 9
Breder spelende risico's 9
*Woningbouw op Korte Termijn* 9
*Mobiliteitspakketten* 11
*Expertteam* 13
Woningbouw op Korte Termijn door bovenplanse infrastructuur (WoKT) 13
*Mobiliteitsmaatregelen onder de SPUK WoKT* 13
*Woningbouw* 15
*Wijzigingen* 16
Mobiliteitspakketten 17
*Mobiliteitsmaatregelen* 17
*Woningbouw* 18
*Wijzigingen* 19
OV-Schaalsprongen 19
Netwerkinvesteringen 20

**Doorlopende evaluatie Maatschappelijke effecten** 22
*Aanpak op hoofdlijnen* 22
Nulmeting 23
*Voortgang* 23
*Resultaten* 23
*Vervolg* 25
*Effectschatting* 25
*Meerjarige planning* 25

**Financieel** 26

**Bijlagen** 27
Bijlage I – Verantwoording bronnen cijfers en grafieken 27
*Tabel A - Overzicht gemeenten met specifieke uitkering WoKT waarvan beleidsinformatieformulier door tijdige aanlevering in cijfers is verwerkt* 27
*Tabel B – Overzicht gemeenten met specifieke uitkering Mobiliteitspakketten waarvan beleidsinformatieformulier door tijdige aanlevering in cijfers is verwerkt* 30
Bijlage II – Afgevallen projecten bij verdeling WoKT-middelen 31
Bijlage III – Achtergrond bij monitoring Brede Welvaart 33

# Samenvatting

Door het tekort aan woningen staat Nederland voor een grote en urgente opgave om snel veel nieuwe woningen te bouwen. Extra investeringen in de bereikbaarheid en ontsluiting zijn nodig om deze woningen te kunnen realiseren. Het kabinet Rutte IV heeft daartoe € 7,5 miljard (prijspeil 2022) beschikbaar gesteld voor de bouw van circa 400.000 bereikbare woningen. In het regeerprogramma van het Kabinet-Schoof is om dezelfde reden € 2,5 miljard (prijspeil 2025) beschikbaar gesteld voor de bereikbaarheid en ontsluiting van circa 275.000 nieuwe woningen waar nog niet eerder afspraken over gemaakt zijn in het kader van het programma Woningbouw en Mobiliteit. De beschikbaar gestelde middelen zijn toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds.

De € 7,5 miljard is in 2022 en 2023 verdeeld. Eind 2025 is ook de aanvullende € 2,5 miljard volledig verdeeld over projecten met mobiliteitsmaatregelen die de bouw van nieuwe woningen mogelijk maken.[1]

De resultaten van de inzet van de € 7,5 miljard in 2025 laten zien dat:

- Bij projecten onder de Regeling specifieke uitkering Woningbouw op Korte Termijn door bovenplanse infrastructuur de start van de aanleg en oplevering van de mobiliteitsmaatregelen (maatregelniveau) enigszins achterloopt op de planning in het basispad;
- Bij projecten onder de Regeling specifieke uitkering Woningbouw op Korte Termijn door bovenplanse infrastructuur verloopt de start en de oplevering van de woningbouw met respectievelijk circa 54.000 en 28.000 woningen in grote lijnen volgens het basispad;
- Bij projecten onder de Regeling Mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw de start van de aanleg van de mobiliteitsmaatregelen (maatregelniveau) enigszins achterloopt op de planning in het basispad. De oplevering van de mobiliteitsmaatregelen (maatregelniveau) verloopt conform de planning in het basispad.
- Bij de projecten onder de regeling Mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw de start bouw van de woningen met circa 47.000 woningen enigszins achterloopt op de planning in het basispad. Het positieve is dat de oplevering van de woningen met 31.000 woningen voorloopt op de planning in het basispad.
- Alle gemeenten die onder de SPUK Woningbouw op Korte Termijn en de SPUK Mobiliteitspakketten recht hebben op een specifieke uitkering hiervoor een beschikking hebben ontvangen. Ook zijn de eerste voorschotten uitgekeerd.

De door het kabinet-Schoof beschikbaar gestelde € 2,5 miljard is eind 2025 verdeeld. Eind 2026, met een uitloop naar begin 2027, worden deze budgetten formeel aan gemeenten toegekend via beschikkingen voor specifieke uitkeringen. Daarna start de bevoorschotting. De eerste resultaten worden in 2027 verwacht en worden opgenomen in de voortgangsrapportage over 2027.

Er is een aantal risico's en breder spelende ontwikkelingen in beeld die mogelijk gevolgen hebben voor de voortgang van de gemaakte afspraken. De belangrijkste hiervan zijn netcongestie, vertraging in en door procedures, (intern) capaciteitsgebrek, prijsstijgingen en veranderend bestuurlijk draagvlak. Het betreft hier zowel factoren die door gemeenten beïnvloedbaar zijn (zoals interne capaciteit) als factoren die niet door gemeenten beïnvloedbaar zijn (zoals netcongestie).
Bij de woningbouw wordt netcongestie relatief veel genoemd als risicofactor voor het tijdig behalen van de afgesproken aantallen nieuwe woningen.

Bij infrastructuur en mobiliteitsvoorzieningen worden prijsstijgingen relatief veel genoemd als risicofactor.

Voor het in beeld brengen van de effecten op Brede Maatschappelijke Welvaart is de nulmeting opgeleverd.

1 Bij de verdeling van het beschikbare budget zijn projecten afgevallen die wel aan de toetsingscriteria voldeden, maar waarvoor het budget niet toereikend was om deze ook te kunnen honoreren. Zie hiervoor de brief 'Woningbouw en Mobiliteit' van 10 november (TK2025-2026, 32847-1389). Deze projecten zijn opgenomen in bijlage II.

# 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 (hierna BZK) met als doel op grond van inhoudelijke afwegingen de beschikbare middelen 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 BZK 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 MIRT in 2022 en 2023 en de bestuurlijke overleggen MIRT van januari 2026.

In deze derde editie van de voortgangsrapportage wordt de voortgang op de afgesproken woningen en mobiliteits-maatregelen uit de € 7,5 miljard van het kabinet Rutte IV getoetst aan de initiële planningen (basispaden) die op basis van door gemeenten aangeleverde gegevens zijn opgesteld.

De realisatiecijfers van alle gemeenten worden samengevoegd en afgezet tegen de samengevoegde basispaden, waarmee inzicht wordt gegeven over de voortgang van de gemaakte afspraken. Ook wordt op verzoek van de Tweede Kamer meer 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.

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 die jaarlijks door gemeenten wordt ingediend[2];
- Het beleidsinformatieformulier dat gemeenten jaarlijks aanleveren;
- Het MIRT-overzicht 2027;
- Het dashboard woningbouw van BZK.

[2] Deze is door accountants gecontroleerd.

# Inleiding

De grote en urgente woningbouwopgave van Nederland is een focuspunt van het kabinet-Jetten. Daarmee zet het kabinet de onder het kabinetten Rutte IV en Schoof 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 op dat moment 17 grootschalige woningbouwlocaties en daarbuiten (afbeelding 1). Dit budget wordt beheerd door het programma WoMo.

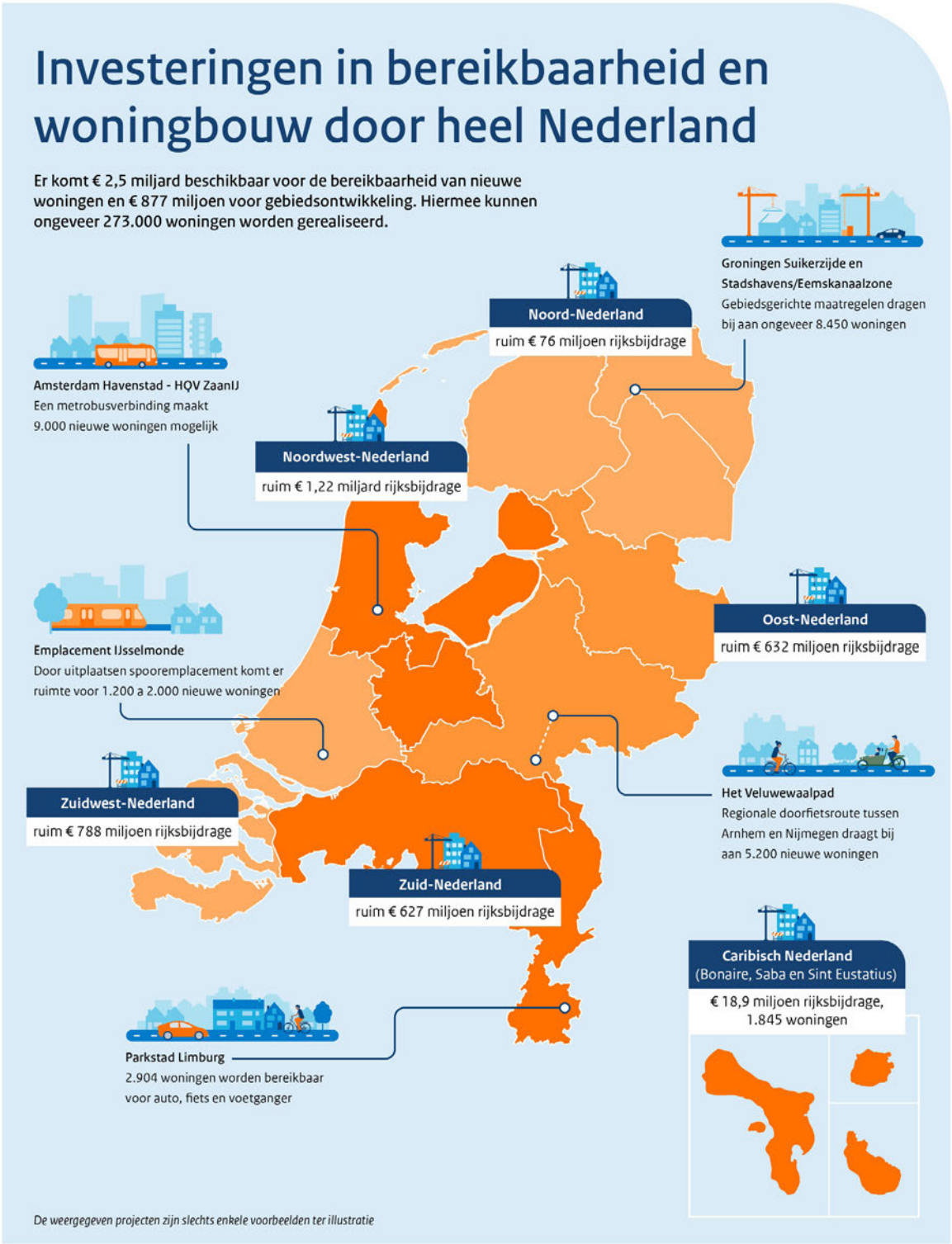
**Afbeelding 1:** Overzicht van investeringen in infrastructuur vanuit de € 7,5 miljard van het programma WoMo[3]




Aanvullend op de € 7,5 miljard van het kabinet-Rutte IV heeft het kabinet-Schoof € 2,5 miljard (prijspeil 2025) beschikbaar gesteld als bijdrage aan de realisatie van circa 273.000 goed bereikbare woningen waarvan 145.000 in korte termijn afspraken en 128.000 voor de grootschalige woningbouwlocaties.

[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).

**Afbeelding 2:** Overzicht van investeringen bereikbaarheid in grootschalige woningbouwgebieden vanuit de € 2,5 miljard van het programma WoMo[4]




[4] Bron: Ministerie van IenW op basis van verdeling middelen voor grootschalige woningbouwgebieden conform bijlage bij de brief 'Woningbouw en Mobiliteit' (TK2025-2026, 32847-1389, dd. 10 november 2025).

## Probleemanalyse

Door het tekort aan woningen staat Nederland voor de grote en urgente opgave om snel veel nieuwe woningen te bouwen. Het kabinet streeft er naar om het tempo van woningbouw te versnellen naar 100.000 woningen per jaar.

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 die 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 aanpak[5] wordt de gestructureerde en beheerste inzet van de beschikbaar gestelde middelen geborgd.

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

- Het mogelijk maken om tot en met 2030 in de 17[6] grootschalige woningbouwlocaties en daarbuiten 400.000 goed bereikbare en ontsloten nieuwe woningen te bouwen;
- Aanvullend daarop tot en met 2034 verspreid over Nederland ongeveer 273.000 woningen helpen realiseren.
- Op orde houden van de bereikbaarheid van het hoofdwegen- en hoofdspoorwegennet gegeven de bouw van een groot aantal nieuwe woningen.

## Monitoring en evaluatie

Naast informatie over het doelbereik van het programma, de realisatie van nieuwe goed bereikbare woningen, vraagt de Tweede Kamer breder inzicht in de effecten 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
   - Naast doelmatigheid en doeltreffendheid aandacht voor de 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.

---

[5] Bron: 'Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit'. Bijlage bij de MIRT-brief januari 2026 (TK2025-2026, 36800-A-11, dd. 13 januari 2026).

[6] Inmiddels zijn er 21 grootschalige woningbouwgebieden aangewezen

## De voortgangsrapportage

Het programma stelt jaarlijks een voortgangsrapportage op, waarin wordt teruggekeken op de voortgang, behaalde mijlpalen en financiën van het programma over het afgelopen jaar. Deze rapportage wordt naar de Tweede Kamer verstuurd.

De scope van het programma WoMo betreft aan woningbouw gekoppelde investeringen in infrastructurele en mobiliteitsmaatregelen om de bouw van 100.000 nieuwe woningen per jaar (versneld) mogelijk te maken. BZK rapporteert jaarlijks in de 'Staat van de Volkshuisvesting' over de brede maatschappelijke opgave van beschikbaarheid, betaalbaarheid en kwaliteit van de woningvoorraad in Nederland.

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

- Woningbouw op Korte Termijn door bovenplanse infrastructuur
- Mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw
- OV-Schaalsprongen
- Netwerkinvesteringen
- Grootschalige woningbouwgebieden

Om de voortgang van de OV-Schaalsprongen en Netwerkinvesteringen te monitoren wordt er vanuit het programma WoMo aangesloten op de MIRT-systematiek en naar de beschikbare gegevens uit het dashboard woningbouw van BZK.

Per type afspraak wordt gefocust op de twee kernelementen van het programma, te weten de voortgang van de realisatie van de mobiliteitsmaatregelen en die 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




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.

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 de looptijd van het programma komen op indicatoren voor Brede Welvaart steeds meer gegevens beschikbaar. Daarmee wordt meer inzicht verkregen in de (door)werking van de input op de maatschappelijke uitkomsten en kan vastgesteld worden of bijsturing nodig is.
In het hoofdstuk over Brede Maatschappelijke Welvaart wordt de voortgang op de monitoring van de effecten van het programma Woningbouw en Mobiliteit op Brede Maatschappelijke Welvaartsindicatoren beschreven.

# Voortgang

Dit hoofdstuk geeft op landelijk niveau inzicht in de voortgang van de afspraken binnen het programma WoMo. Per type financieringsafspraak worden de woningbouw, de mobiliteits-maatregelen en eventuele wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijke afspraken beschreven. Daarnaast komen de meest voorkomende risico's voor gemeenten met WoMo-projecten aan bod.

## Breder spelende risico's

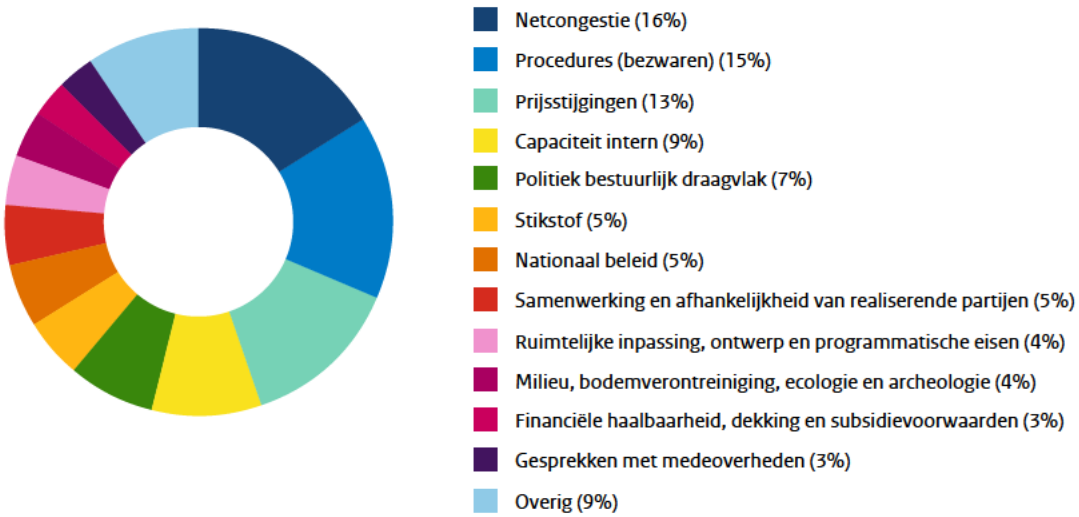
Input vanuit voortgangsgesprekken en door gemeenten in te vullen beleidsinformatieformulieren geeft een beeld van de risico's en ontwikkelingen waarmee gemeenten bij de uitvoering van projecten geconfronteerd worden.

In 2025 zijn met de meeste gemeenten die een specifieke uitkering hebben ontvangen voortgangsgesprekken gevoerd. Deze gesprekken zijn belangrijk om een beter beeld te krijgen van de verhalen achter de formele informatie. De insteek van de gesprekken is om gezamenlijk te kijken waar risico's en kansen liggen zodat daarop tijdig geacteerd kan worden. Daarbij gaat het dus nadrukkelijk niet om afrekenen, maar om te zoeken naar mogelijkheden die helpend zijn bij het succesvol kunnen afronden van projecten. Het gezamenlijke doel is immers om het mogelijk te maken dat zo veel mogelijk goed bereikbare woningen worden gebouwd binnen de gestelde kaders en volgens de vastgestelde afspraken.

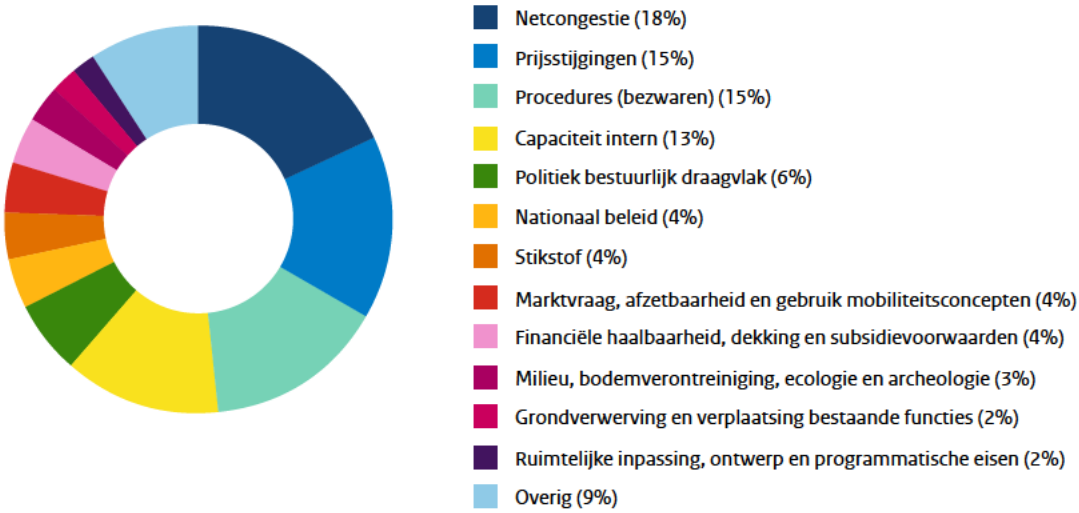
Uit de jaarlijks door gemeenten ingevulde beleidsinformatieformulieren komt een aantal veelvoorkomende risico's naar voren. Deze risico's kunnen impact hebben op de scope van een project, de financiële haalbaarheid en/of de tijdsplanning. Om de impact van deze risico's te beperken worden er beheersmaatregelen genomen door de gemeenten. Gemiddeld genomen geven gemeenten aan dat de al spelende en de toekomstige risico's voor ongeveer 45% impact kunnen hebben op de doorlooptijd van projecten, voor ongeveer 35% impact kunnen hebben op de financiën en voor ongeveer 20% impact kunnen hebben op de scope van projecten. Onderstaande diagrammen geven een representatieve weergave van de voorziene en opgetreden risico's op programmaniveau voor de WoKT-projecten en Mobiliteitspakketten. Hierbij hebben opgetreden risico's betrekking op risico's die zich tot en met 2025 hebben voorgedaan en voorziene risico's op risico's die zich naar verwachting nog kunnen voordoen.

### *Woningbouw op Korte Termijn*

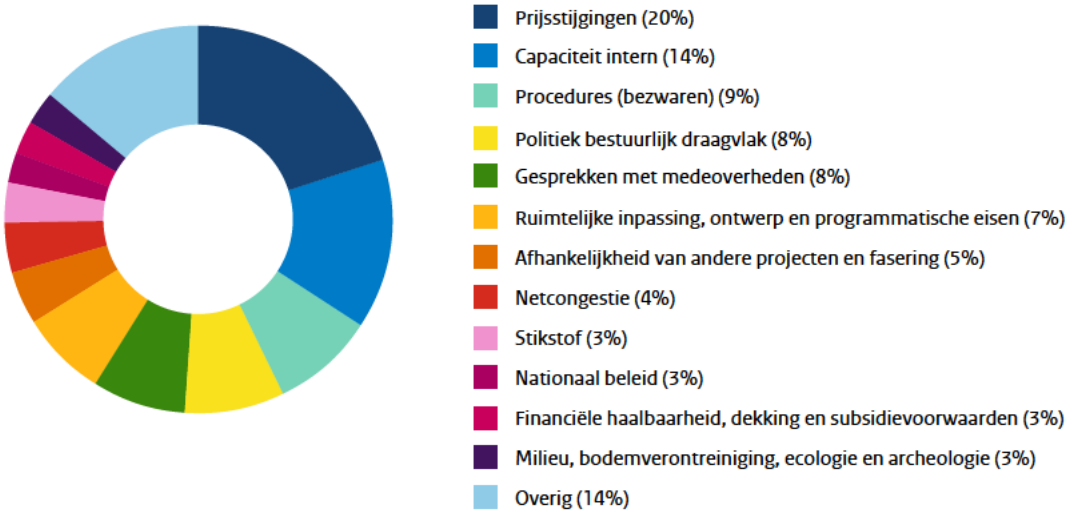
**Figuur 2:** Risico's bij de uitvoering van WoKT-projecten specifiek voor woningbouw



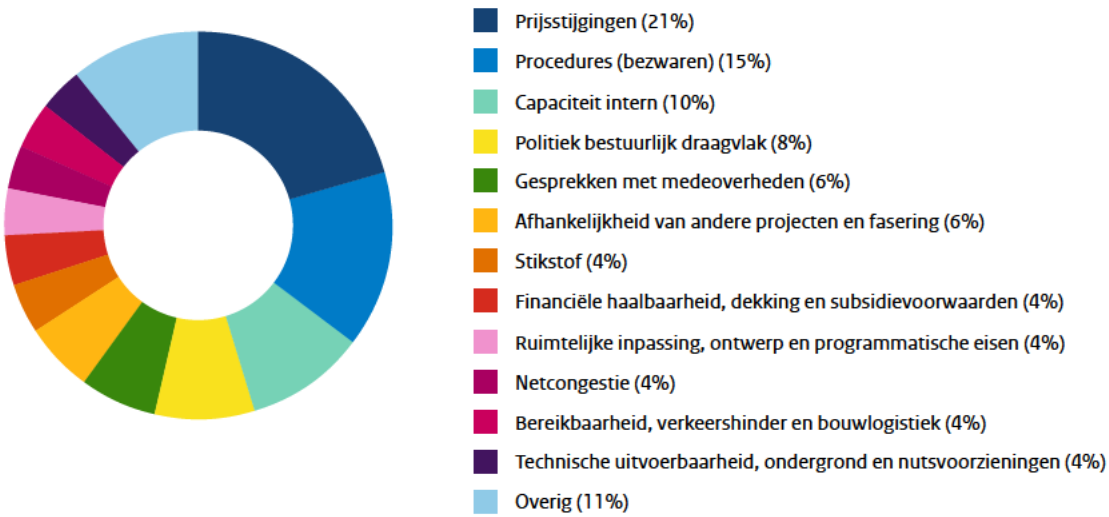
**Figuur 3:** Voorziene risico's bij de uitvoering van WoKT-projecten specifiek voor woningbouw




**Figuur 4:** Opgetreden risico's bij de uitvoering van WoKT-projecten specifiek voor infra/mobiliteit




**Figuur 5:** Voorziene risico's bij de uitvoering van WoKT-projecten specifiek voor infra/mobiliteit

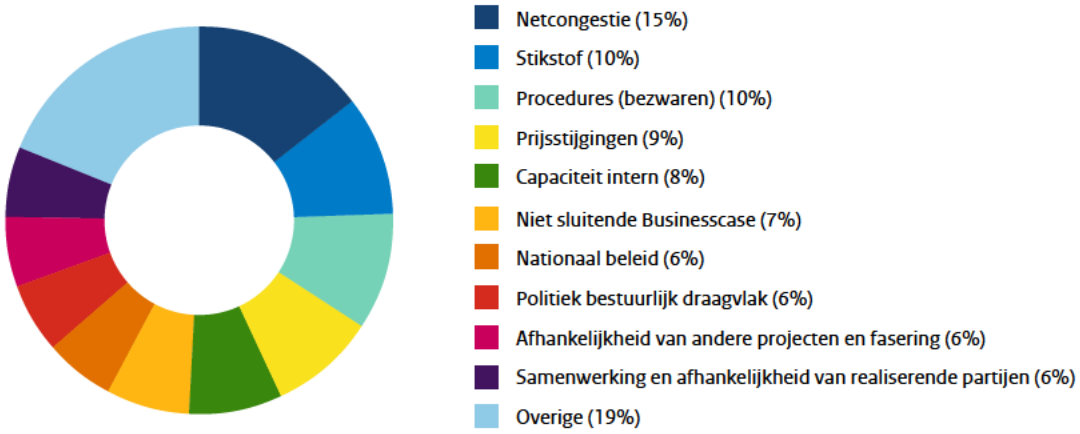


Bij WoKT-projecten noemen gemeenten voor de woningbouw vooral netcongestie, prijsstijgingen, procedures en bezwaren en een tekort aan interne capaciteit. Deze risico's zijn deels al opgetreden en worden deels voorzien.

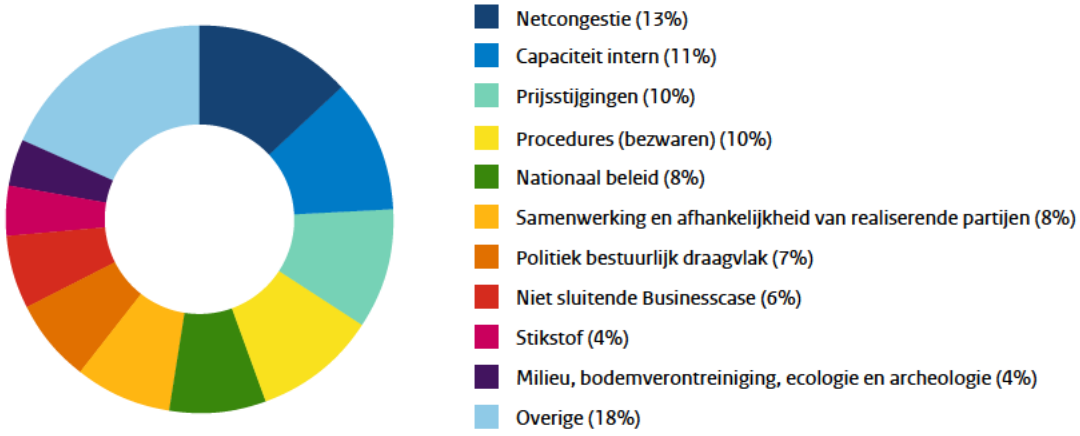
Voor de mobiliteitsmaatregelen binnen WoKT noemen gemeenten vooral prijsstijgingen, procedures en bezwaren, een tekort aan interne capaciteit en politiek-bestuurlijk draagvlak.

## *Mobiliteitspakketten*

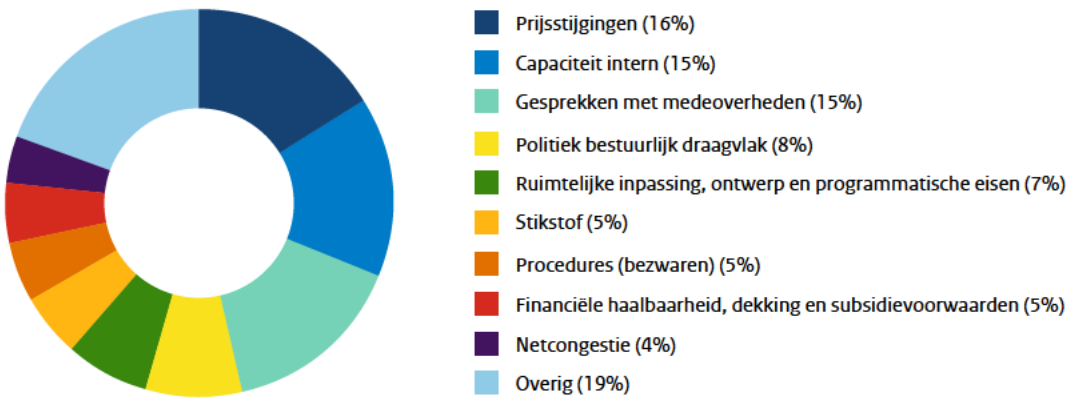
**Figuur 6:** Opgetreden risico's bij mobiliteitsmaatregelen specifiek voor woningbouw



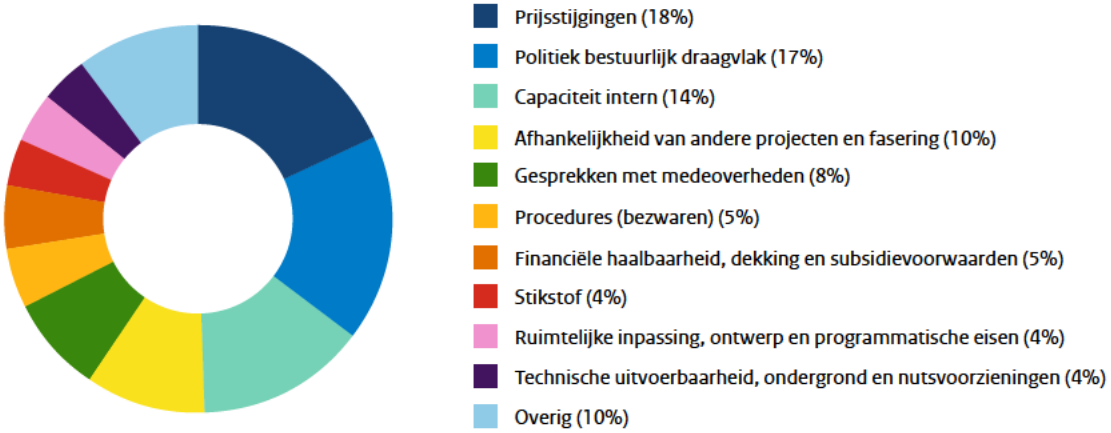

**Figuur 7:** Voorziene risico's bij mobiliteitsmaatregelen specifiek voor woningbouw




**Figuur 8:** Opgetreden risico's bij mobiliteitsmaatregelen specifiek voor infra/mobiliteit



**Figuur 9:** Voorziene risico's bij mobiliteitsmaatregelen specifiek voor infra/mobiliteit




Bij de woningbouw binnen de Mobiliteitspakketten voorzien gemeenten vooral risico's door netcongestie, een tekort aan interne capaciteit, langere doorlooptijden door procedures en bezwaren en prijsstijgingen. Stikstof wordt vaker genoemd als opgetreden risico dan als voorzien risico.

Voor de mobiliteitsmaatregelen binnen de Mobiliteitspakketten noemen gemeenten prijsstijgingen en een tekort aan interne capaciteit als opgetreden risico's. Ook de afstemming met medeoverheden wordt vaak genoemd. Bij de voorziene risico's staan prijsstijgingen, politiek-bestuurlijk draagvlak en interne capaciteit bovenaan.

### *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 Mobiliteits-pakketten 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 hiervan leren. In de expertpool zitten experts op het gebied van gebiedsontwikkeling, woningbouw, mobiliteit, parallel plannen en transformatie.

Er zijn in 2025 bij acht gemeenten experts ingezet om te ondersteunen bij het optimaliseren van projecten om gevolgen van risico's te mitigeren. De onderwerpen waar deze experts op adviseren zijn: businesscases, stikstofproblematiek in verband met uitspraak Raad van State, woningbouwontwikkeling naast stationsgebied en kansen identificeren bij meerjarige plannen. Het resultaat van deze inzet varieert van kennisoverdracht, betere projectplannen/businesscases en wijzigingsverzoeken.

## Woningbouw op Korte Termijn door bovenplanse infrastructuur (WoKT)

Onder het programma Woningbouw en Mobiliteit zijn aan gemeenten voor bovenplanse infrastructuur bij 105 woning-bouwlocaties 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 de aanleg van extra OV-voorzieningen. Onder deze 105 specifieke uitkeringen vallen in totaal ruim 400 mobiliteitsmaatregelen. Deze maatregelen zijn gekoppeld aan de bouw van circa 196.000 woningen waarvan minimaal 50% valt binnen de categorie betaalbaar.

### *Mobiliteitsmaatregelen onder de SPUK WoKT*

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

#### *Planning en start aanleg mobiliteitsmaatregelen*

Figuur 10 geeft de basispaden'[7] van de start aanleg en de oplevering van de pakketten mobiliteitsmaatregelen weer. Deze basispaden zijn gebaseerd op de eerste ronde uitvraag van door gemeenten jaarlijks op te leveren beleidsinformatie.

De realisatiecijfers zijn gebaseerd op de nagenoeg volledige set SiSa-verantwoordingsdocumenten over het jaar 2025[8].

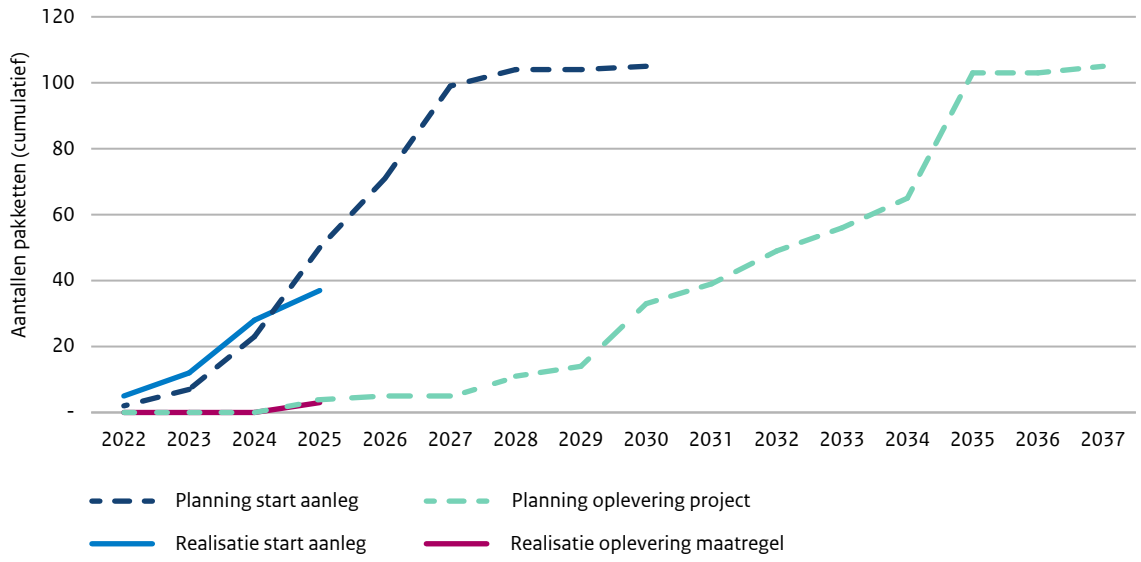
Het basispad 'planning start aanleg' laat zien in welk jaar de gemeenten verwachten te starten met de aanleg van de pakketten van mobiliteitsmaatregelen. Tot en met 31 december 2025 is met de aanleg van 37 pakketten met mobiliteitsmaatregelen gestart daar waar er conform planning met 50 pakketten gestart zou moeten zijn.

---

[7] De basispaden uit de figuren 10 en 11 zijn gebaseerd op de door gemeenten ingediende aanvragen voor een specifieke uitkering en op de door gemeenten aangeleverde informatie bij eerste ronde van de jaarlijkse uitvraag van beleidsinformatie. Omdat niet alle formulieren (volledig) zijn ingediend zijn de wel beschikbare gegevens door extrapolatie aangevuld.

[8] Alleen de SiSa-verantwoordingsgegevens van de gemeente Duiven (specifieke uitkering van een kleine € 1,8 mln. incl btw, prijspeil 2023, 600 woningen, drie mobiliteitsmaatregelen) ontbraken op het moment van opstellen van de 'rapportage'.

**Figuur 10:** Aantal pakketten van mobiliteitsmaatregelen onder de SPUK WoKT waarvan start aanleg en oplevering hebben plaatsgevonden versus de geplande aantallen start aanleg en oplevering (peildatum 31-12-2025)



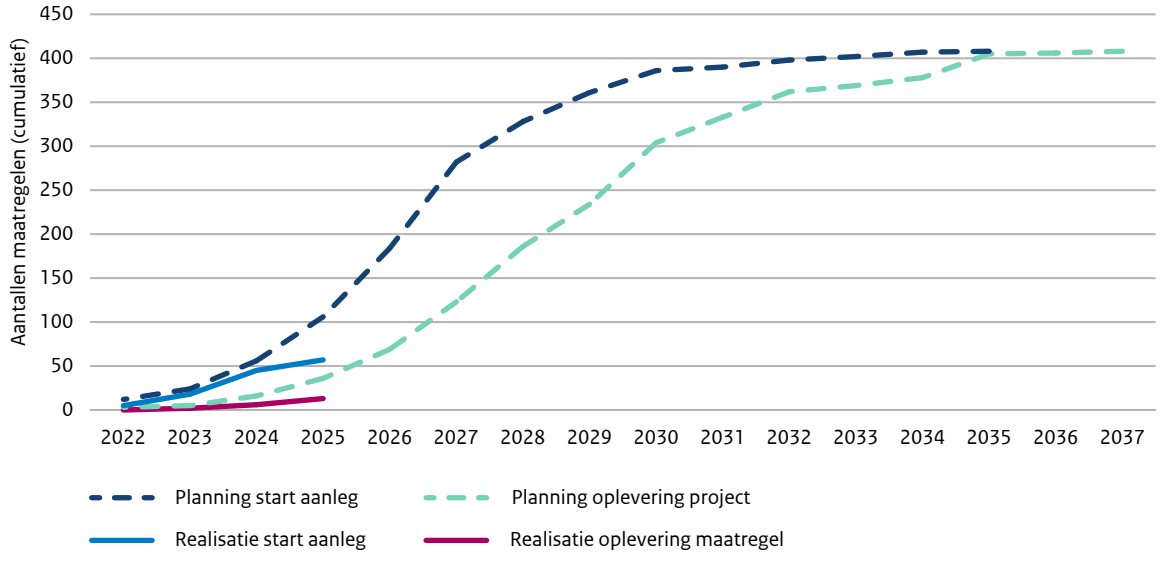

Het basispad 'planning oplevering' geeft weer in welk jaar gemeenten verwachten de pakketten te hebben afgerond. Tot en met 31 december 2025 zijn 13 pakketten afgerond. Dit is meer dan het aantal van vier pakketten dat conform planning (figuur 10) eind 2025 afgerond zou moeten zijn.

*Planning en oplevering mobiliteitsmaatregelen*

Wanneer ingezoomd wordt op maatregelniveau ontstaat het beeld weergegeven in figuur 11. Tot en met 31 december 2025 is met de aanleg van 57 mobiliteitsmaatregelen gestart. Dit is minder dan de ruim 100 maatregelen waarmee conform planning gestart zou zijn.

Tot en met 31 december 2025 zijn er 13 mobiliteitsmaatregelen opgeleverd. Dit is minder dan de 36 maatregelen die conform planning opgeleverd zouden zijn.

**Figuur 11:** Aantal mobiliteitsmaatregelen onder de SPUK WoKT waarvan start aanleg en oplevering hebben plaatsgevonden versus de geplande aantallen start aanleg en oplevering (peildatum 31-12-2025)



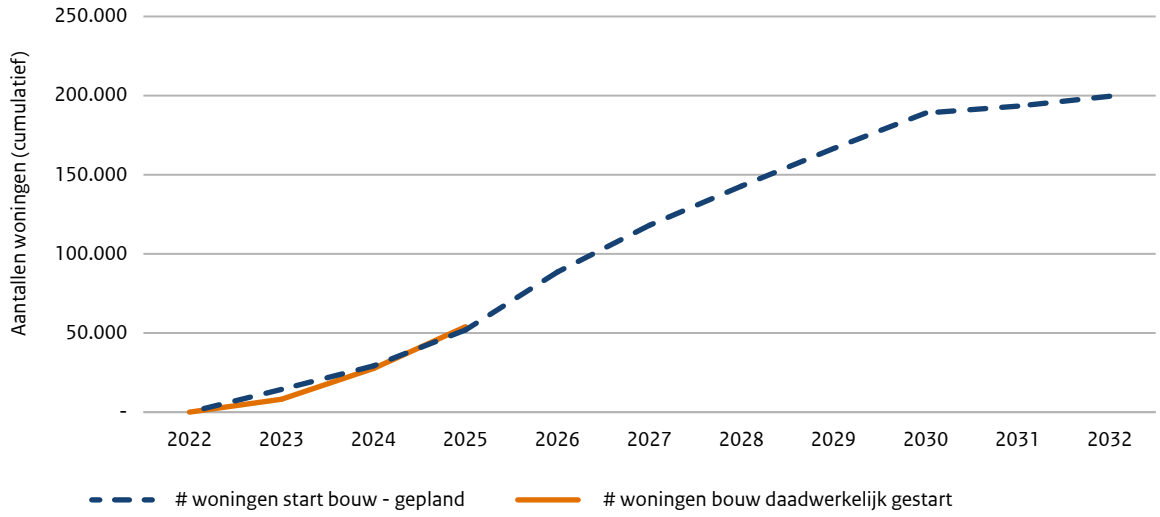
## *Woningbouw*

### *Planning en start bouw woningen*

De bijdragen vanuit het programma WoMo voor het aanleggen van mobiliteitsmaatregelen zijn gekoppeld aan de bouw van woningen. Figuur 12 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 12 laat zien dat het aantal woningen waarvan de bouw gestart is met een kleine 54.000 gelijk loopt met het op basis van het opgestelde basispad verwachte aantal woningen.

De in figuur 12 en 13 opgenomen cijfers over het basispad zijn gebaseerd op de door gemeenten aangeleverde beleidsinformatieformulieren[9] en de SiSa-verantwoording.

**Figuur 12:** Start bouw van aantallen woningen versus gepland onder de SPUK WoKT (peildatum 31-12-2025)



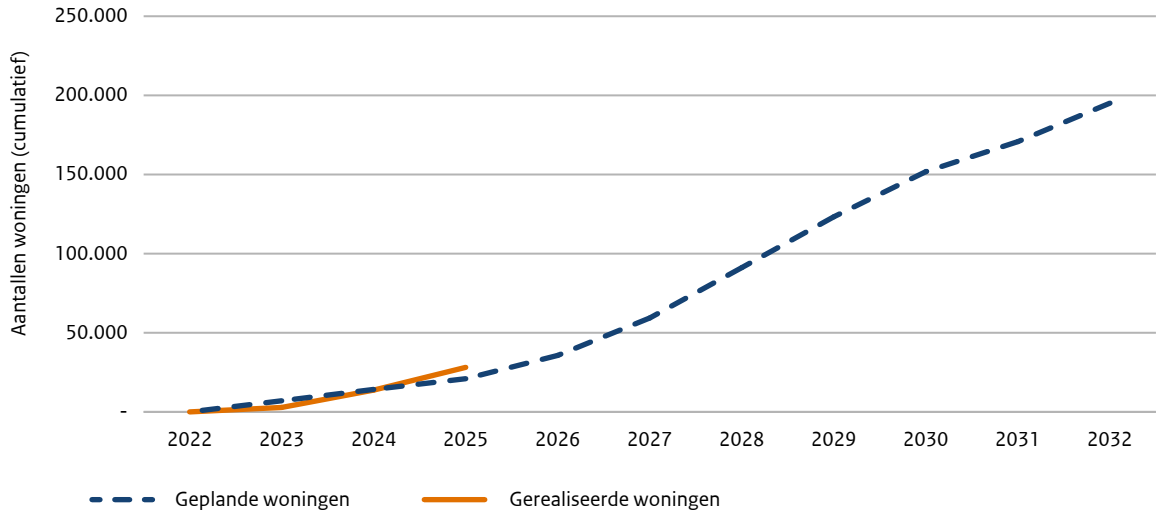

### *Planning en oplevering woningen*

Ook voor de oplevering van woningen is een basispad opgesteld. Figuur 13 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 2025 zijn er in totaal ruim 28.000 woningen opgeleverd onder de SPUK WoKT. Dat is ongeveer 7.000 woningen meer dan de verwachte kleine 21.000 woningen.

[9] Omdat niet alle formulieren zijn ingediend of volledig zijn ingediend zijn de wel beschikbare gegevens door extrapolatie aangevuld.

**Figuur 13:** Opgeleverde aantallen woningen ten opzichte van de planning onder SPUK WoKT (peildatum 31-12-2025)




## *Wijzigingen*

In 2025 zijn naar aanleiding van ingediende wijzigingsverzoeken voor drie projecten wijzigingsbeschikkingen afgegeven. Alle drie de projecten vallen onder de afspraken voor woningbouw op korte termijn. Twee wijzigingsbeschikkingen betroffen aanpassingen aan de infrastructurele voorzieningen om de ontsluiting van de woningbouwlocaties te waarborgen. Bij één van deze projecten is ook het aantal te realiseren woningen verhoogd. De derde wijzigingsbeschikking had betrekking op een aanpassing van het woningbouwprogramma. In geen van de gevallen hebben de wijzigingen geleid tot een verhoging of een verlaging van het toegekende bedrag van de specifieke uitkering.

# Mobiliteitspakketten

Op 13 februari 2024 is de 'Tijdelijke regeling specifieke uitkering Mobiliteitspakketten'[10] (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 200.000 woningen waaronder ongeveer 270 mobiliteitsmaatregelen verdeeld over 24 Mobiliteitspakketten[11] vallen. De Mobiliteitspakketten bestaan uit bereikbaarheidsmaatregelen zoals aanpassingen van (regionale) wegen, mobiliteitshubs, fietspaden, rotondes, OV-bereikbaarheid en toegankelijkheid van stations. Onder de regeling SPUK Mobiliteitspakketten dienen de mobiliteitsmaatregelen uiterlijk 31 december 2035 te zijn voltooid.

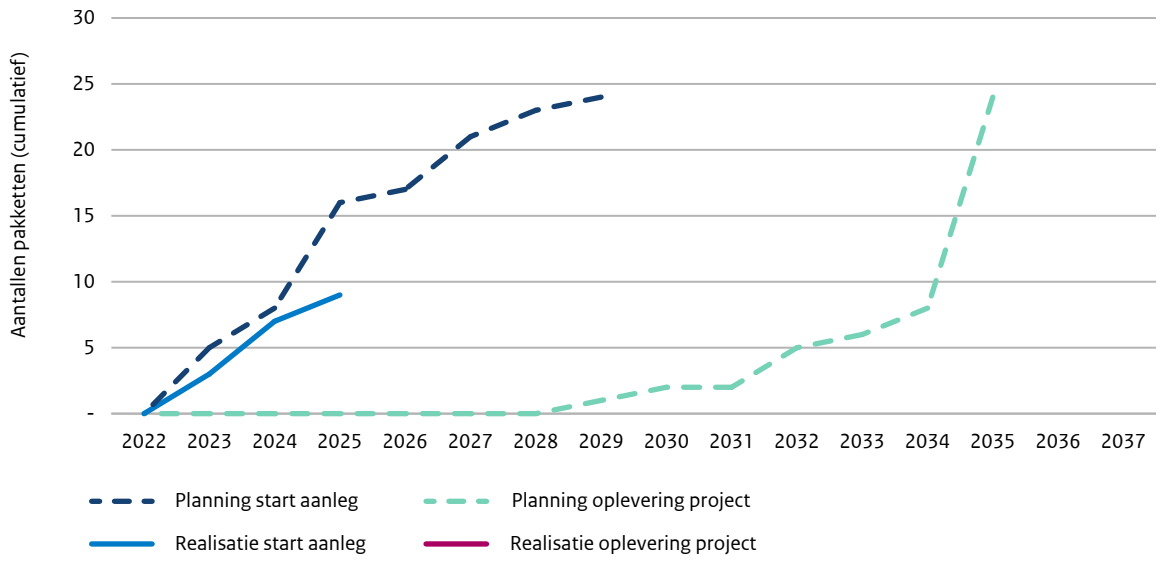
De realisatiecijfers voor de mobiliteitspakketten zijn gebaseerd op de volledige set aan SiSa-verantwoordingsdocumenten over het jaar 2025.

## *Mobiliteitsmaatregelen*

### *Planning en start aanleg mobiliteitsmaatregelen*

Figuur 14 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 2025 is met de aanleg van 9 pakketten met mobiliteitsmaatregelen gestart. Dit is minder dan de 16 pakketten waarmee conform planning gestart zou zijn.

**Figuur 14:** 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 31-12-2025)




Als je inzoomt op de aantallen op maatregelniveau dan krijg je het beeld weergegeven in figuur 15.
Tot en met 31 december 2025 is met de aanleg van 25 mobiliteitsmaatregelen gestart.
Dit is minder dan de circa 70 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 2025 zijn er nog geen pakketten aan maatregelen afgerond. Dit is conform planning (figuur 14).

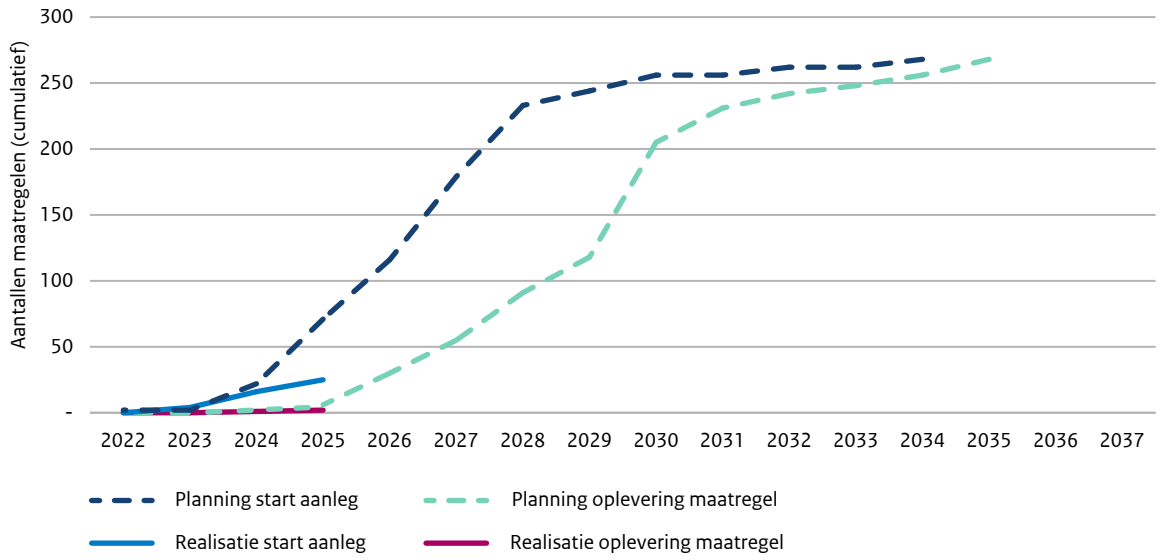
Als je inzoomt op de aantallen op maatregelniveau dan ontstaat het beeld weergegeven in figuur 15.
Tot en met 31 december 2025 zijn conform planning twee maatregelen opgeleverd.

---

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

[11] Waarbij onder het mobiliteitspakket Foodvalley drie afzonderlijke pakketten liggen.

**Figuur 15:** Aantal mobiliteitsmaatregelen onder de SPUK Mobiliteitspakketten waarvan start aanleg en oplevering hebben plaatsgevonden versus de geplande aantallen start aanleg en oplevering (peildatum 31-12-2025)

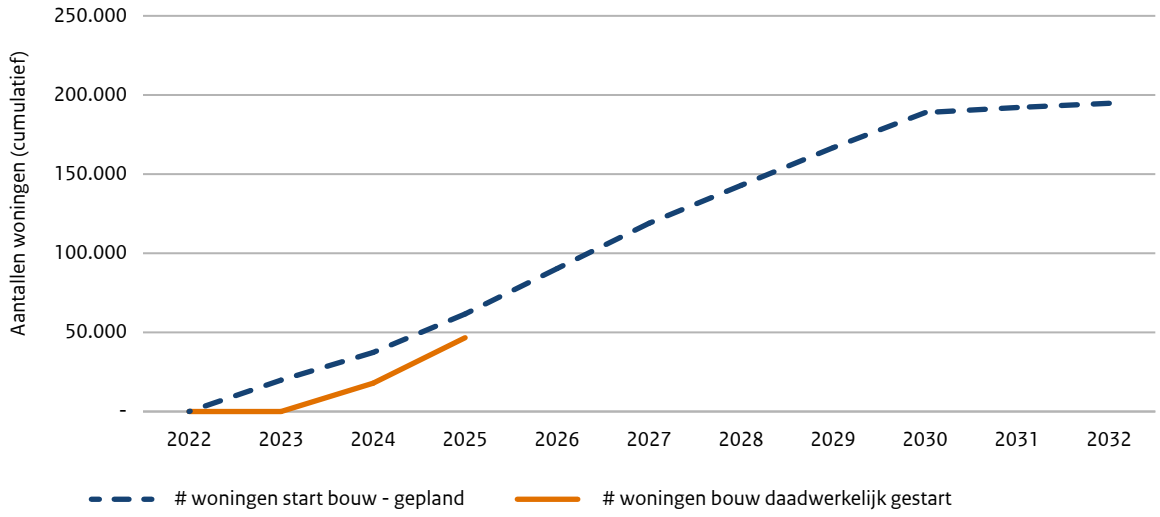



## *Woningbouw*

### *Planning en start bouw woningen*

De bijdragen vanuit het programma WoMo voor het aanleggen van mobiliteitsmaatregelen zijn gekoppeld aan de bouw van woningen. Figuur 16 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 16 laat zien dat het aantal woningen waarvan de bouw gestart is met een kleine 47.000 achterblijft bij de kleine 62.000 uit het basispad.

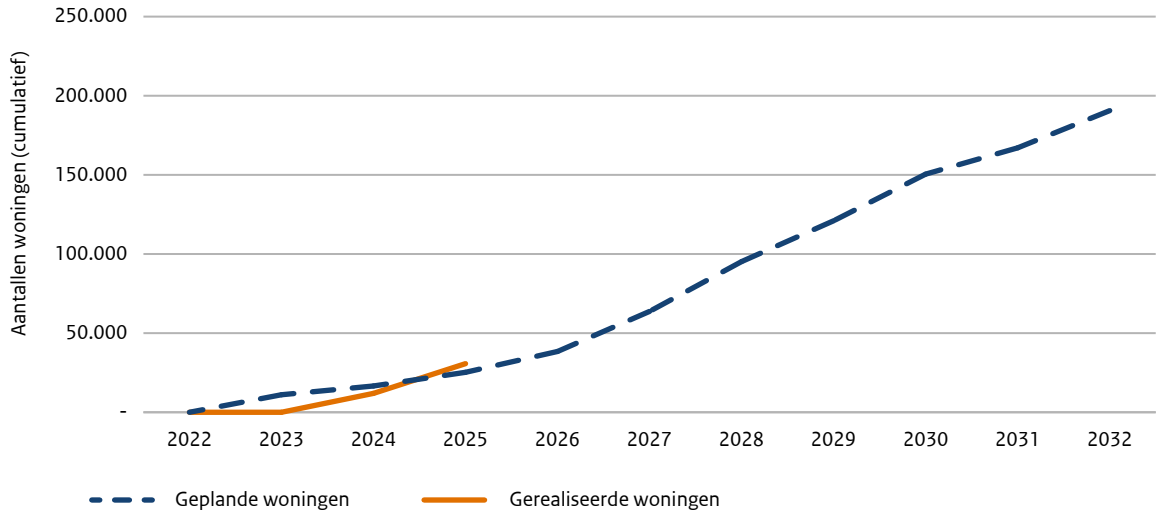
**Figuur 16:** Start bouw aantallen woningen versus gepland onder de SPUK Mobiliteitspakketten (peildatum 31-12-2025)



### *Planning en oplevering woningen*

Ook voor de oplevering van woningen is een basispad opgesteld. Figuur 17 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 2025 zijn er in totaal een kleine 31.000 woningen opgeleverd. Dat aantal ligt boven het geplande aantal van ruim 25.000 woningen.

**Figuur 17:** Opgeleverde aantallen woningen ten opzichte van het geplande aantal onder de SPUK Mobiliteitspakketten (peildatum 31-12-2025)




### *Wijzigingen*

Er zijn in 2025 geen wijzigingsverzoeken afgedaan onder de SPUK Mobiliteitspakketten.

## OV-Schaalsprongen

In een aantal grootstedelijke gebieden is, soms 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. De rijksbijdrage in de in deze paragraaf opgenomen schaalsprongen is minimaal deels afkomstig uit WoMo-budget.

Een deel van de eind 2025 voor Grootschalige Woningbouwgebieden ter beschikking gesteld budget is toegevoegd aan lopende projecten. Dit betreft:

| | |
|---|---|
| Utrecht Merwedelijn | € 562,3 miljoen |
| Vlietlijn | € 44,8 miljoen |

Van de OV-schaalsprongen zijn twee 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 bijdrage 2022 (prijspeil 2022) | WoMo bijdrage 2025 (prijspeil 2025) | Aantal woningen | MIRT-fase mobiliteits-maatregelen (onderzoek, verkenning, planning en studies, aanleg, oplevering) | Planning oplevering |
|---|---|---|---|---|---|
| Brainport Eindhoven (Multimodale Knoop Eindhoven) | € 469 miljoen | | 5.000 | Verkenning | 2032 |
| Bereikbaarheid CID Binckhorst Den Haag (De Vlietlijn) | € 213 miljoen | € 45 miljoen | 23.000 | Planning en studies | Nog niet bekend |
| Gebiedsgerichte ontsluiting Westflank Groningen[12] | € 82 miljoen | | 3.800 | Bereikbaarheids-onderzoek is afgerond, uitvoering is aan de regio | Niet van toepassing |
| HOV lijn Almere Pampus fase 1 | € 54 miljoen | | 7.500 | Niet van toepassing, regionaal onderzoek | Nog niet bekend |
| HOV4 Eindhoven | € 132 miljoen | | 6.500 | Niet van toepassing, regionaal project | 2033 |
| Ontsluiting Groot Merwede Utrecht | € 600 miljoen | € 562 miljoen | 35.500 | Verkenning | Nog niet bekend |
| Stadsbrug, HOV en station Stadionpark, Oostflank Rotterdam (Stadsbrug en OV) | € 634 miljoen | | 19.000 | Planning en studies | Nog niet bekend |

In de grootschalige woningbouwgebieden waaronder bovenstaande schaalsprongen vallen zijn een kleine 13.000 woningen opgeleverd[13].

Voor meer informatie en nadere toelichting op de in deze paragraaf genoemde schaalsprongen, zie de relevante projectbladen in het MIRT-overzicht 2027.

## Netwerkinvesteringen

De netwerkinvesteringen zijn bedoeld om de bereikbaarheid via de nationale weg- en spoornetwerken tot en met 2030 op peil te houden. Uit een netwerkanalyse over de effecten van de woningbouw op de hoofdnetwerken[14] blijkt onder andere dat door de geplande grootschalige 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 21 grootschalige 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 de investeringen in Oude Lijn, Bosch Centraal, Groningen Suiker en Veluwelijn zijn aan de netwerkinvesteringen geen directe woningbouwaantallen gekoppeld.

---

12 MIRT onderzoek Westflank Groningen is afgerond. De uitvoering is aan de regio. Het project is daarom niet opgenomen in het MIRT-overzicht.

13 Bron: dashboard woningbouw BZK

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

Een deel van de eind 2025 voor Grootschalige Woningbouwgebieden ter beschikking gesteld budget is toegevoegd aan lopende netwerkinvesteringen. Dit betreft:

| | |
|---|---|
| Station Den Bosch | € 61,4 miljoen |
| Oude Lijn – Leiden | € 105,1 miljoen |
| Oude Lijn - Schiedam | € 37,9 miljoen |

Daarnaast is eind 2025 uit de verdeling van de € 2,5 miljard een bedrag van € 98,7 beschikbaar gekomen als bijdrage aan het project Veluwelijn.

Tabel 2 bevat een globaal overzicht van de verschillende netwerkinvesteringen, de fase waarin het project zich bevindt en de geplande oplevering.

**Tabel 2:** Overzicht voortgang Netwerkinvesteringen

| Netwerkinvestering/ gemeente | WoMo bijdrage 2022 (prijspeil 2022) | WoMo bijdrage 2025 (prijspeil 2025) | MIRT-fase mobiliteitsmaat-regelen (onderzoek, verkenning, planning en studies, aanleg, oplevering) | Planning oplevering |
|---|---|---|---|---|
| EuregioRail | € 30 miljoen | | Verkenning | 2030 |
| Bosch Centraal (hub Den Bosch)[15] | € 60 miljoen | € 61 miljoen | Verkenning | 2030 |
| InnovA58 E-T | € 126 miljoen | | Planning en studies | Nog niet bekend |
| Oude Lijn[16] | € 680 miljoen | € 143 miljoen | Verkenning | Nog niet bekend |
| RegioExpress | € 80 miljoen | | Planning en studies | 2028 |
| Rijnbrug | € 40 miljoen | | Niet van toepassing, regionaal project | Nog niet bekend |
| Spoorcapaciteit 2030 | € 585 miljoen | | Planning en studies, en aanleg | Gespreide oplevering |
| Station Groningen Suiker[17] | € 89 miljoen | | Verkenning | 2033 |
| Spoorknoop Eindhoven (Toekomstvast Spoor Zuidoost-Nederland) | € 75 miljoen | | Planning en studies | 2033 |
| Verkeersdoorstroming Ringen | € 300 miljoen | | Niet van toepassing, is een programma | Niet van toepassing |
| Frequentieverhoging Veluwelijn[18] | | € 99 miljoen | Verkenning | Nog niet bekend |
| A6 Almere Oostvaarders-Lelystad[19] | | €131 miljoen | Reservering | Gepauzeerd |

Voor meer informatie en nadere toelichting op de in deze paragraaf genoemde netwerkinvesteringen, zie de relevante projectbladen in het MIRT-overzicht 2027.

15 Gekoppeld aan de bouw van 4.800 woningen

16 Inclusief Stadionpark Ruim 56.000 woningen (53.600 woningen t/m 2030 + 2.650 woningen t/m 2034)

17 Gekoppeld aan de bouw van 4.300 woningen

18 Gekoppeld aan de bouw van circa 11.000 woningen

19 Betreft een reservering voor dit in 2025 gepauzeerde project

# Doorlopende evaluatie Maatschappelijke effecten

Het programma WoMo heeft naast outputeffecten, zoals aantallen nieuwe woningen, ook effect in de maatschappij. 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. Het doel van deze monitor is om de brede maatschappelijke effecten van het programma WoMo in kaart te brengen. De eindevaluatie na afloop van het programma WoMo zal een beeld geven over de outcome, doeltreffendheid en de doelmatigheid van het programma.

### *Brede welvaart en mobiliteit*

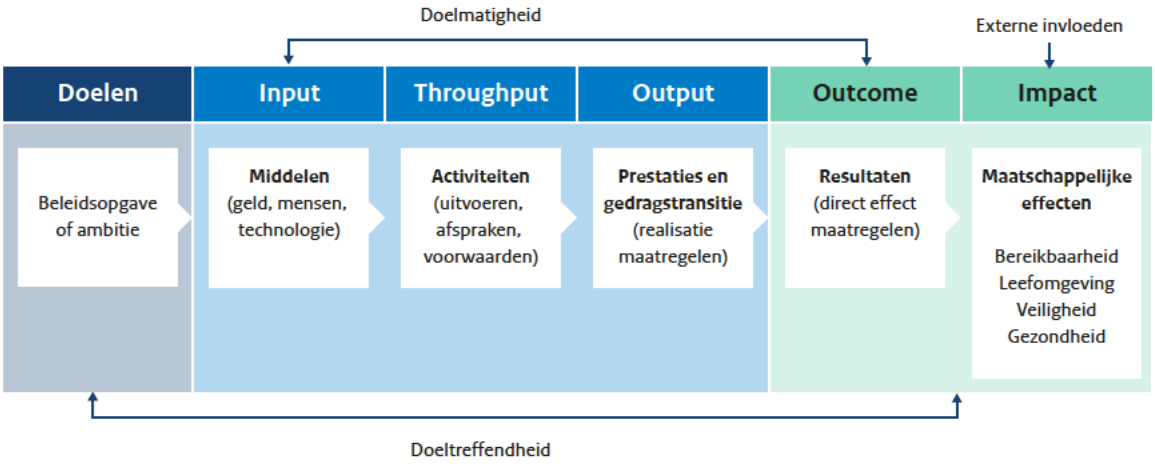
In 2021 heeft het Planbureau voor de Leefomgeving invulling gegeven aan brede welvaart en mobiliteit[20] voor de aspecten bereikbaarheid, veiligheid, leefomgeving en gezondheid.

- 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 verkeers-gewonden 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.

### *Aanpak op hoofdlijnen*

In 2025 en 2026 is voor het programma Woningbouw en Mobiliteit gewerkt aan een aanpak voor monitoring en evaluatie. De basis hiervoor is de 'theory of change' – een raamwerk dat voor monitoring en evaluatie wordt gebruikt (Figuur 18). Dit raamwerk schetst een beleidstheorie, waarin vanuit een doelstelling wordt gewerkt aan een prestatie (output). Het resultaat van de prestatie draagt bij aan (maatschappelijke) effecten (outcome en impact).

**Figuur 18** – Theory of change




[20] https://www.pbl.nl/publicaties/brede-welvaart-en-mobiliteit

De aanpak bestaat uit drie onderdelen waarin we de *theory of change* toepassen: een nulmeting, een periodieke meting en een effectschatting:

1. ***Nulmeting*** (2025-2026) - De eerste stap in deze monitoring is een nulmeting van de huidige stand van de brede welvaart in deze gebieden. Deze nulmeting vormt de referentie voor de periodieke tussenmetingen, om de ontwikkeling in kaart te kunnen brengen.
2. ***Effectschatting*** (2026-2027) - Inschatting van de brede welvaartseffecten in de toekomstsituatie op de woningbouwlocaties wanneer de woningen en mobiliteitsmaatregelen zijn gerealiseerd. In dit onderdeel doen we op basis van input, throughput en output een inschatting van de effecten op outcome en impact.
3. ***Periodieke meting*** (2027-2035) - In periodieke metingen volgen we de brede welvaart in woningbouwgebieden waar vanuit het programma Woningbouw en Mobiliteit gefinancierde maatregelen worden toegepast. We monitoren de input throughput, output, outcome en impact van het programma en de relatie daartussen.
4. ***Eindevaluatie*** (~2040) **–** na realisatie van de woningen en mobiliteitsmaatregelen onderzoeken we de (ervaren) effecten van het programma.

# Nulmeting

## *Voortgang*

Het doel van de nulmeting is het in kaart brengen hoe de brede welvaart op dit moment op de woningbouwlocaties is, zodat we de ontwikkeling in de komende jaren kunnen vergelijken. Bovendien is het een eerste meting om de data beschikbaarheid te testen en leidt dit tot een aanbeveling hoe we komende jaren data kunnen verzamelen.

In 2025 zijn indicatoren geselecteerd voor het monitoren van brede welvaartseffecten van het programma WoMo.
Deze staan weergegeven in de tabel in bijlage III van deze voortgangsrapportage. De status geeft weer of de indicator al in de nulmeting is verwerkt, of dat nog wordt onderzocht naar de relevantie en data beschikbaarheid op het juiste schaalniveau.

De verwerkte indicatoren vallen allemaal onder de *impact*-indicatoren. Op dit moment meten we nog geen output- en outcome-indicatoren omdat deze, gegeven het vroege stadium van het programma in de meeste gebieden nog niet kan worden gemeten. Zodra woningen en bereikbaarheidsmaatregelen worden opgeleverd kunnen output- en outcome indicatoren in beeld worden gebracht.

In de periodieke metingen nemen we wel de andere elementen uit de beleidstheorie (zie Figuur 18) mee om de doelmatigheid en doeltreffendheid van het beleid te kunnen duiden.

## *Resultaten*

In de nulmeting ligt de focus in eerste instantie op de grootschalige woningbouwgebieden (hierna GWG). Hierbij kijken we naar de zeventien GWGs die bij de start van WoMo vastgesteld waren. Deze gebieden zijn opgedeeld in meerdere deelgebieden. Voor deze deelgebieden zijn de indicatoren gemeten en berekend op basis van verschillende databronnen waarbij de meest recente meting als peiljaar is gebruikt. Meestal is dat 2023,2024 of 2025.

Om duiding te geven aan de scores zetten we de indicatoren steeds af tegen een referentie. Omdat de maatregelen en woningbouw ten tijde van de nulmeting nog niet, of slechts in zeer beperkte mate zijn gerealiseerd, vergelijken we deze met gebieden van eenzelfde stedelijkheidsgraad in die provincie. Bij de periodieke metingen in het vervolg worden de resultaten vergeleken met de voorgaande jaren, zodat de ontwikkeling in de tijd zichtbaar wordt. Dan is het ook mogelijk om een algemeen landelijk beeld te presenteren.

Omdat de referentie per GWG verschilt is een overkoepelende conclusie m.b.t. brede welvaart lastig te trekken. In de periodieke metingen, waarin we de verandering over tijd inzichtelijk maken kunnen we naar verwachting algemene conclusies trekken over de voortgang.

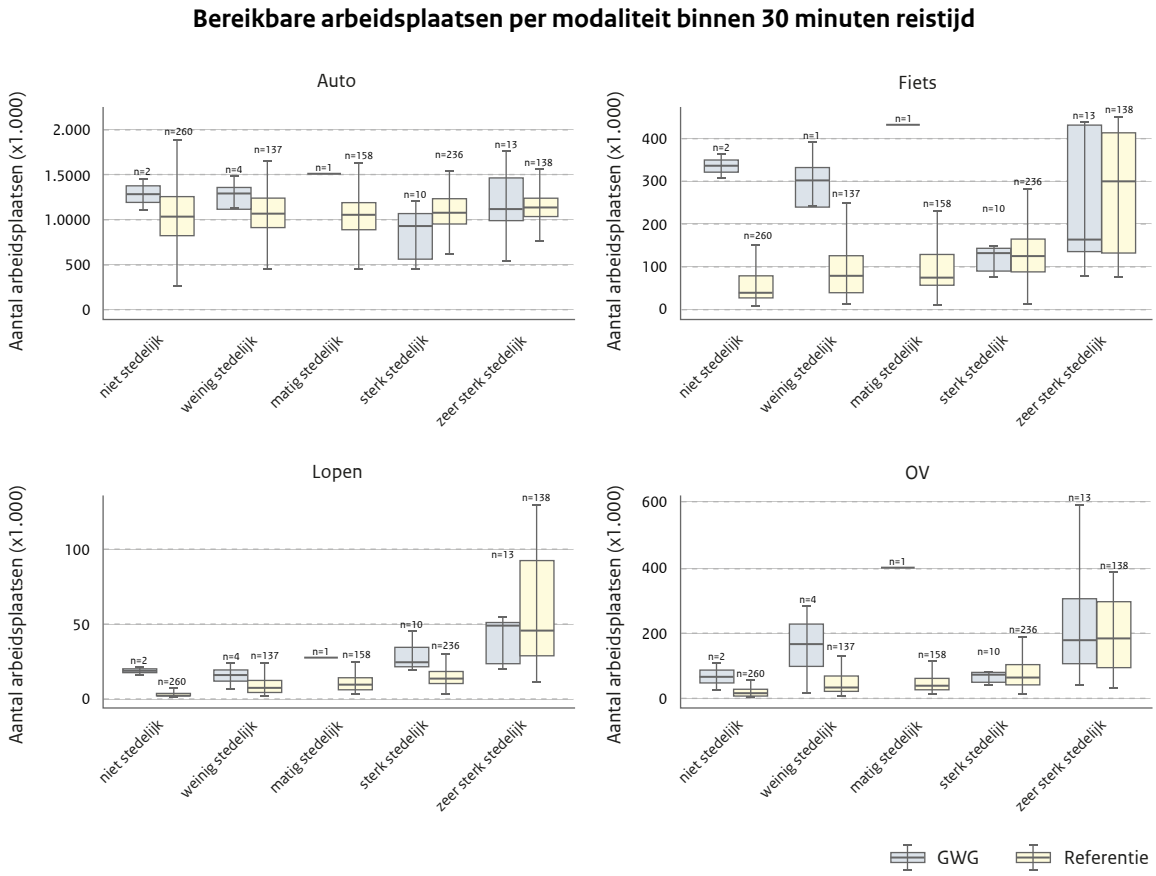
Ter illustratie lichten we in deze rapportage een aantal resultaten van de GWG's toe. Per bredewelvaartsthema bespreken we een indicator.

### *Bereikbaarheid*

GWG's scoren in deze nulmeting goed op bereikbaarheid ten opzichte van gebieden van vergelijkbare stedelijkheid in de betreffende provincie. Een verklaring hiervoor is de gunstige ligging van GWG's binnen of aan de rand van bestaand stedelijk gebied, waar de bereikbaarheid relatief goed is.

Deze bevinding kunnen we zien in figuur 19, waar het aantal bereikbare banen binnen dertig minuten reistijd is weergegeven voor verschillende modaliteiten in de Provincie Utrecht. De resultaten van de woningbouwlocaties (blauw) zijn naast die van de referentie (grijs) gezet.

**Figuur 19:** Resultaten van de indicator bereikbaarheid banen.




De invloed op bereikbaarheid in de aankomende jaren, nadat de woningen zijn gerealiseerd, wordt bepaald van de nog te realiseren mobiliteitsmaatregelen, zoals fietsverbindingen en ov-voorzieningen.

### *Veiligheid*

Verkeersveiligheid is gemeten aan de hand het aandeel wegen in een gebied met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Dit aandeel wegen is in de huidige situatie in de GWG's relatief laag ten opzichte van de referentie (gemiddelde per provincie). Een verklaring hiervoor is, is dat in GWG's er door de veelal nu nog beperkte bebouwing harder gereden mag worden. Naarmate in de GWG's woningen worden gebouwd en wegen worden aangelegd, zal dit aandeel vermoedelijk veranderen. Ook maatregelen die het autoverkeer beperken, kunnen hier invloed op hebben.

### *Gezondheid*

Het aandeel bewoners dat geluidhinder ervaart in hun buurt door wegverkeer of trein is een indicator voor de gezondheid. Uit de resultaten blijkt dat geluidhinder erg afhankelijk is van de ligging en varieert dus per precieze locatie van de GWG's. De indicatoren op het aspect gezondheid worden de komende jaren beïnvloed door ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw in spoorzones en door maatregelen ter beperking van geluid, zoals de plaatsing van geluidsschermen.

### *Leefomgeving*

Het aandeel groen in de buurt is een indicator voor de leefomgeving. De hoeveelheid groen verschilt sterk per locatie en daarmee ook per provincie, waarbij stedelijkheid een rol speelt. De leefomgeving en het aandeel groen worden beïnvloed door de bouw van woningen en infrastructuur, afhankelijk van de gebiedsplannen.

### *Vervolg*

De komende jaren wordt verder gewerkt aan de monitoring. Daarbij wordt de huidige nulmeting aangevuld met de overige indicatoren en uitgebreid met de WoKT-locaties en de vier extra grootschalige woningbouwgebieden die zijn toegevoegd aan de initiële zeventien gebieden. Ook wordt een overzicht opgesteld van de ontbrekende data, inclusief een advies voor het inwinnen van aanvullende gegevens, om de brede welvaart zo goed mogelijk te kunnen meten.

Daarnaast worden de komende jaren periodieke metingen uitgevoerd. Om te waarborgen dat de monitoring consistent wordt uitgevoerd, wordt een achtergronddocument opgesteld met een beschrijving van de methodiek en de bevindingen per meting.

### *Effectschatting*

De nulmeting vormt de basis voor een inschatting van de brede welvaartseffecten binnen de 21 GWG's. Het doel is om in te schatten welke effecten redelijkerwijs zijn te verwachten van het programma.

In 2025 is gestart met de ontwikkeling van een eenvoudig model om de effecten te kunnen schatten op basis van kencijfers. Dit model maakt gebruik van referentiegebieden (zie beschrijving nulmeting) om per woningbouwgebied te bepalen wat het effect is van individuele maatregelen en combinaties daarvan op *outcome* (bijv. modal split) en *impact* (bijv. verkeersveiligheid). Daartoe zijn circa 270 maatregelen uit mobiliteitspakketten (GWG) en ruim 400 WoKT-maatregelen gecategoriseerd.

De volgende stap is om de relatie te bepalen tussen (de combinatie van) maatregelen en de brede welvaartsindicatoren. Dit doen we op basis van literatuuronderzoek, expert judgement en het toegekende budget per maatregel. Om realistische effecten te schatten houden we rekening met externe invloeden (zie figuur 18). Bijvoorbeeld door deze af te stemmen op WLO-scenario's. De uitgewerkte methode passen we toe op de verschillende GWG's en WoKT-gebieden.

### *Meerjarige planning*

Onderstaande tabel geeft een globaal overzicht van de stappen voor de komende jaren.

| Jaar | Activiteiten | In komende voortgangsrapportages |
|---|---|---|
| 2026 | Nulmeting (met data uit '23-'25)<br>Effectschatting (ex ante): eerste resultaten | Nulmeting 17 GWG's |
| 2027 | Effectschatting (ex ante) uitbreiding<br>Nulmeting uitbreiden (met overige locaties en aanvullende indicatoren)<br>Monitoringsplan periodieke meting (eventueel empirische data verzameling)<br>Voorbereiding 1e periodieke meting | Nulmeting 21 GWG's en WoKT-gebieden<br>Effectschatting<br>Monitoringsplan periodieke meting |
| 2028 | Uitvoering 1e periodieke meting (met data uit '26-'27)<br>Data verzamelen (bestaand en empirisch) | Resultaten 1e periodieke meting |
| 2029 | Analyses verschillen 1-meting en nulmeting<br>- Verklarende factoren (zoals mobiliteitsmaatregelen, type gebied, autonome verandering)<br>Nieuwe ex ante voorspelling op basis van 1-meting | Evaluatie van de mate waarin maatregelen hebben bijgedragen aan brede welvaart. |
| 2030 | 2e periodieke meting (met data uit '28-'29) | Resultaten 2e periodieke meting |

# Financieel

Voor het programma WoMo is in totaal € 10 miljard toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds. Dit bedrag is geheel verdeeld over projecten[21]. 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 Mobiliteit[22] 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-regelingen[23]

| Type afspraak | Toegekende Specifieke Uitkeringen [24] (x € 1 mln.) | Bevoorschot (x € 1 mln.) | Realisatie (x € 1 mln.) |
|---|---|---|---|
| SPUK Woningbouw op Korte Termijn | 1.319 | 1.247 | 440[25] |
| SPUK Mobiliteitspakketten | 1.018 | 648 | 161[26] |

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 2025 was bijna 95% daarvan, 1,247 miljard euro, aan gemeenten bevoorschot. De laatste voorschotten zullen in 2026 worden uitbetaald. Uit de via de SiSa-rapportage over 2025 verkregen gegevens blijkt dat ruim € 440 miljoen door gemeenten is uitgegeven aan de realisatie van mobiliteitsmaatregelen.

Onder de regeling SPUK Mobiliteitspakketten zijn in 2025 de laatste twee beschikkingen afgegeven wat het totaal aan afgegeven beschikkingen maakt van € 1,018 miljard. Aan voorschotten is tot en met 2025 bijna 64%, € 0,648 miljard verstrekt. Uit de via de SiSa-rapportage over 2025 verkregen gegevens blijkt dat ruim € 161 miljoen door gemeenten is uitgegeven aan de realisatie van mobiliteitsmaatregelen.

Nadere financiële 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.

---

21 Zoals in de vorige voortgangsrapportage vermeld, is in verband met de pauzering van vijf netwerkinvesteringen een bedrag van € 489 miljoen inclusief een reservering van € 131 miljoen uit het programma WoMo gehaald en elders binnen het Mobiliteitsfonds ingezet.

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

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

24 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 2025 ruim € 142 mln. afgedragen. Voor de SPUK Mobiliteitspakketten is t/m 2025 ruim € 53 mln. afgedragen.

25 Realisatie t/m 2025 op basis van de, behoudens de gemeente Dronten, complete set SiSa-verantwoordingsdocumenten over 2025.

26 Realisatie t/m 2025 op basis van de complete set SiSa-verantwoordingsdocumenten over 2025. Het betreft hier de totale uitgaven aan de projecten.

# Bijlagen

## Bijlage I – Verantwoording bronnen cijfers en grafieken

*Tabel A - Overzicht gemeenten met specifieke uitkering WoKT waarvan beleidsinformatieformulier door tijdige aanlevering in cijfers is verwerkt*

| Gemeente: Project | Verwerkt | Aantal woningen |
|---|---|---|
| Alkmaar: Station-binnenstad | ja | 2.068 |
| Almelo: Spoorzone Westerdok | ja | 280 |
| Almere: Centrum | ja | 3.853 |
| Amersfoort: Spoorzone Amersfoort C.S.+ | ja | 4.830 |
| Amsterdam: Amstelkwartier | ja | 3.600 |
| Amsterdam: Hamerkwartier | ja | 3.600 |
| Amsterdam: NDSM-terrein | ja | 2.000 |
| Amsterdam: Oost: IJburg fase 2 | ja | 2.800 |
| Arnhem: Centrum Zuid | ja | 1.730 |
| Arnhem: Spoorzone Arnhem-Oost | ja | 500 |
| Assen: Kloosterveen | ja | 991 |
| Barendrecht: Stationstuinen | ja | 3.500 |
| Bergen op Zoom: Spaensche Scharen | ja | 600 |
| Borger-Odoorn: Borger-Odoorn | ja | 280 |
| Breda: Chassékwartier | nee | 1.500 |
| Capelle aan den IJssel: Rivium | ja | 5.000 |
| Culemborg: Stationsomgeving | ja | 1.938 |
| Delft: Delft Campus | ja | 1.100 |
| Delft: Kop van de Buitenhof (Noord) | ja | 800 |
| Delft: Schieovers, eerste fase | ja | 3.842 |
| Deventer: Centrumschil | ja | 1.650 |
| Deventer: Deventer Keizerslanden | ja | 1.646 |
| Dordrecht: Ontwikkelingen rondom station Dordrecht (Maasterras en Spuiboulevard) | ja | 3.500 |
| Duiven: Uitbreidingslocaties Duiven | ja | 600 |
| Eindhoven: Fellenoord | ja | 3.160 |
| Enschede: Cromhoff | ja | 500 |
| Enschede: SHE deelgebied Centrumkwadraat | ja | 1.750 |
| Goes: Goese Schans | ja | 200 |
| Goes: Stationsomgeving | ja | 300 |

| Gemeente: Project | Verwerkt | Aantal woningen |
|---|---|---|
| Gorinchem: Arkelsdijk, Vleugels van de Stad | ja | 600 |
| Gouda: Spoorzone | ja | 1.570 |
| Groningen: Eemskanaalzone Stadshavens II / EKZ4 / Meerstad | ja | 2.250 |
| Groningen: Spoorkwartier Groningen | ja | 3.400 |
| Groningen: Stadshavens I | ja | 4.300 |
| Groningen: Suikerzijde | ja | 600 |
| Haarlem: Binnenstedelijke ontwikkeling Haarlem: Stationsgebied Centrum | ja | 2.656 |
| Haarlem: Haarlem: WBI Europaweg + Nieuw Zuid buiten WBI | ja | 6.167 |
| Haarlemmermeer: Hoofddorp centrum | ja | 1.499 |
| Harlingen: Harlingen Spaansen | ja | 240 |
| Heerlen: Centrum | ja | 887 |
| Helmond: Houtsdonk | ja | 1.749 |
| Hengelo (O): Binnenstad | ja | 900 |
| Hengelo (O): Hart van Zuid | ja | 1.500 |
| Hoeksche Waard: Stougjesdijk-Oost | ja | 1.491 |
| Hoogeveen: Stationsgebied Stadscentrum | ja | 2.200 |
| Hoorn: Stadshart (Poort van Hoorn e.o) | ja | 5.974 |
| Houten: Centrum, Molenzoom, Koppeling | ja | 4.750 |
| Hulst: Grote Kreek | ja | 250 |
| Kampen: Reevedelta Kampen | ja | 2.600 |
| 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 |

| Gemeente: Project | Verwerkt | Aantal woningen |
|---|---|---|
| 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 | nee | 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 | ja | 1.200 |
| Schouwen-Duiveland: Zierikzee (Noorderpolder, Binnenstad, instapproducten) | nee | 510 |
| s-Gravenhage: De Binckhorst | ja | 1.100 |
| s-Gravenhage: Laakhaven Centraal | ja | 5.500 |
| s-Gravenhage: Zuidwest | ja | 3.341 |
| s-Hertogenbosch: Station Oost | ja | 1.000 |
| Sittard-Geleen: Middengebied C/ Nieuw Absbroek | ja | 274 |
| Sliedrecht: Merwedelingelijn Sliedrecht | ja | 1.880 |
| Soest: Soesterberg | ja | 920 |
| Stichtse Vecht: Planetenbaan / Het Kwadrant en Bisonspoor | ja | 3.152 |
| Terneuzen: Laan van Othene | nee | 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) | Ja | 720 |

| Gemeente: Project | Verwerkt | Aantal woningen |
|---|---|---|
| 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 Mobiliteitspakketten waarvan beleidsinformatieformulier door tijdige aanlevering in cijfers is verwerkt*

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

## Bijlage II – Afgevallen projecten bij verdeling WoKT-middelen

Hieronder een overzicht van projecten die aan de criteria voor het in aanmerking komen voor een specifieke uitkering voldeden, maar welke in verband met het voor het toekennen van alle geschikte projecten zijn afgevallen.

| Aanvrager | Project | Provincie |
|---|---|---|
| Aalsmeer | Rotonde Legmeerdijk t.b.v. Oosteindedriehoek te Aalsmeer/Amstelveen | Noord-Holland |
| Almelo | Project Stadskade e.o. Almelo - toegang tot en vervanging/rennovatie Parkeergarage Stadsbaken | Overijssel |
| Altena | HUB De Tol | Noord-Brabant |
| Bernheze | Oostelijke randweg Heeswijk-Dinther | Noord-Brabant |
| Best | Knoop Best Noord | Noord-Brabant |
| Capelle aan den Ijssel | Stationsgebied Schollevaar | Zuid-Holland |
| Deventer | Hagenvoorde Wechelerhoek | Overijssel |
| Edam-Volendam | De Lange Weeren 1160 woningen Edam-Volendam | Noord-Holland |
| Eemsdelta | Gebiedsontwikkeling Biessumerzand Delfzijl | Groningen |
| Eindhoven | Eindhoven & Geldrop HOV-5 | Noord-Brabant |
| Emmen | Hoofdinfrastructuur Emmen Centrum | Drenthe |
| Gemeente Kampen | Centrumringhub Berghuisplein | Overijssel |
| Gemeente Kampen | Landbouwroute West | Overijssel |
| Goeree-Overflakkee | Woningbouwlocatie Westplaat Middelharnis | Zuid-Holland |
| Groningen | Groningen-Noord, deelgebied Selwerd | Groningen |
| Heusden | Woonwijk De Grassen, kans voor woningbouw op fietsafstand van hoogstedelijke omgeving | Noord-Brabant |
| Hilversum | Gebiedsontwikkeling Sportpark - Hilversum | Noord-Holland |
| Hoeksche Waard | Molenpolder-Westelijke ontsluitingsroute Numansdorp | Zuid-Holland |
| Huizen | De Wolfskamer en Silverdome/Havenzicht | Noord-Holland |
| Leeuwarden | Aanleg Spoorlaan bij gebiedsontwikkeling Spoordok Leeuwarden | Friesland |
| Leusden | Tabaksteeg-Zuid Leusden | Utrecht |
| Meierijstad | De Dreven | Noord-Brabant |
| Midden-Groningen | Investeringsagenda stedelijk gebied Hoogezand | Groningen |
| Moerdijk | Moerdijk Knoop Zevenbergen | Noord-Brabant |
| Montferland | Ontwikkeling 's-Heerenberg Oost | Gelderland |
| Oss | Spoorzone Oss fase 1 | Noord-Brabant |
| Peel en Maas | Ondertunneling en overige infravoorzieningen langzaam verkeer tussen oost en west Baarlo i.v.m. provinciale weg N273 | Limburg |
| Purmerend | Purmerend Oostflank | Noord-Holland |
| Roermond | Centrumkwartier & Bisdomkwartier | Limburg |
| 's-Hertogenbosch | De Groote Wielen Noord | Noord-Brabant |
| Súdwest-Fryslân | Woningbouw Súdwest-Fryslân | Friesland |

| Aanvrager | Project | Provincie |
|---|---|---|
| Tiel | Uitbreiding Passewaaij | Gelderland |
| Utrecht | Utrecht NOZU | Utrecht |
| Utrecht | MIRT verkenning Oost | Utrecht |
| Vijfheerenlanden | Lexmond West | Utrecht |
| Vught | Park Voorburg te Vught | Noord-Brabant |
| Weert | Hushovervelden | Limburg |
| Westland | Flora Campus Westland | Zuid-Holland |

## Bijlage III – Achtergrond bij monitoring Brede Welvaart

| Thema | indicatoren | Status |
|---|---|---|
| Bereikbaarheid – afstand tot voorzieningen | Afstand tot dichtstbijzijnde supermarkt, ziekenhuis, basisonderwijs. | Verwerkt |
| Bereikbaarheid banen | Aantal bereikbare banen binnen 30 min autorijden<br>Aantal bereikbare banen binnen 30 min fietsen<br>Aantal bereikbare banen binnen 30 min lopen<br>Aantal bereikbare banen binnen 30 min ov | Verwerkt |
| Bereikbaarheid<br>- beschikbaarheid | Afstand tot treinstation<br>Afstand tot oprit hoofdverkeersweg | Verwerkt |
| Bereikbaarheid<br>- beschikbaarheid | Aantal mobiliteithubs | Ter beoordeling |
| Bereikbaarheid* | Beleving bereikbaarheid | Ter beoordeling |
| Veiligheid | Veilige snelheid verkeer: Aandeel wegen onder 30km/u | Verwerkt |
| Veiligheid | Veiligheidsgevoel | Ter beoordeling |
| Gezondheid | Beleving: Goed ervaren gezondheid | Verwerkt |
| Gezondheid | Ervaren geluidhinder trein en weg | Verwerkt |
| Gezondheid | Reisbeleving per modaliteit | Ter beoordeling |
| Gezondheid | Aantal minuten lopen en fietsen | Ter beoordeling |
| Gezondheid | Trillingsgehinderden | Ter beoordeling |
| Leefomgeving | Ruimtegebruik: Aandeel groen in de omgeving | Verwerkt |
| Leefomgeving | $CO_2$, Stikstof en fijnstof uitstoot door sector verkeer en vervoer | Verwerkt |
| Leefomgeving | Beleving: Tevredenheid woonomgeving | Verwerkt |
| Algemeen (outcome) | Modal split | Ter beoordeling |

**Colofon**

Dit is een uitgave van:
het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat

November 2026