



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Plan van Aanpak

Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit



Inhoud

1	Aanleiding	4
1.1	Het Rijk investeert fors in de bereikbaarheid van nieuwe woningen	4
1.2	Programmabeheersing is nodig	5
	Box 1. MIRT-spelregels	7
	Box 2. Lessen geleerd uit het programma Woningbouw en Mobiliteit	8
	Box 3. Lessen uit andere programma's	9
2	Scope programma en doel programmabeheersing	11
2.1	Beleidstheorie	11
2.2	Scope programma Woningbouw en Mobiliteit	12
2.3	Programmabeheersing voor inzicht in de voortgang en mogelijkheden tot bijsturing	14
3	Governance programma Woningbouw en Mobiliteit	15
3.1	Betrokken partijen en gremia	15
3.2	Signalering en verantwoording op drie niveaus	17
3.3	Rol van programmabeheersing en sturing op afspraken	17
4	Inzicht in voortgang, kansen en risico's en ondersteuning	21
4.1	Voortgangsinformatie en indicatoren	21
4.2	Procesaanpak voortgang, kansen en risico's	23
	Box 4. Pilot programmatische bekostiging	25
4.3	Ondersteuning en facilitering van projecten: kennismanagement en leren	25
5	Bijsturing en kaders voor beheersing	28
	Bijlagen	32
	Bijlage 1 - Handelingskader voor de specifieke uitkeringen	32
	Box 5. Voorbeelden programmatisch faseren	35
	Box 6. Verantwoordingsregime voor projecten onder de € 2,5 miljard die ook zien op infrastructurele voorzieningen die in projecten onder de € 7,5 miljard zijn opgenomen.	36
	Bijlage 2 - Handelingskader schaalessprongen (inclusief Oude Lijn)	39
	Bijlage 3 - Handelingskader netwerkinvesteringen	40
	Bijlage 4 - Criteria afspraken bovenplanse infrastructuur voor woningbouw op korte termijn (2022)	41
	Bijlage 5 - Afweegkader voor mobiliteitspakketten (2022)	43
	Bijlage 6 - Afweegkader en criteria voor afspraken € 2,5 miljard Woningbouw en Mobiliteit	49

1 Aanleiding

1.1 Het Rijk investeert fors in de bereikbaarheid van nieuwe woningen

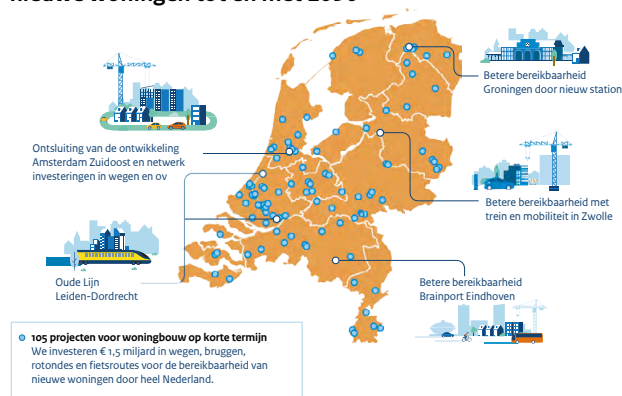
- Nederland staat voor een grote maatschappelijke opgave om jaarlijks 100.000 nieuwe woningen te bouwen, waarvan twee derde betaalbaar.¹ Extra investeringen in de bereikbaarheid en ontsluiting zijn nodig om deze woningen te kunnen realiseren. In het coalitieakkoord² Rutte IV (2021) is daarom € 7,5 miljard (prijspeil 2022) beschikbaar gesteld in het Mobiliteitsfonds van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna IenW) voor woningbouw en mobiliteit. In het regeerprogramma van het Kabinet-Schoof is om dezelfde reden € 2,5 miljard (prijspeil 2025) beschikbaar gesteld voor de bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen waar nog niet eerder afspraken over gemaakt zijn in het kader van het programma Woningbouw en Mobiliteit.
- De woningbouwopgave is vertaald in 35 regionale woondeals die de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (hierna VRO) heeft gesloten met de regio's. In deze woondeals is de woningbouwprogrammering per regio en per gemeente vastgesteld. In de uitvoering van deze woondeals werken rijk, provincies, gemeenten en woningcorporaties intensief samen. Ook wordt de expertise en denkracht van markt en maatschappelijke partijen benut.
- In de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving en de Bestuurlijke Overleggen MIRT in 2022 zijn bestuurlijke afspraken gemaakt tussen Rijk en decentrale overheden over de inzet van de € 7,5 miljard met afspraken over het ontsluiten en bereikbaar maken van 400.000 nieuwe woningen tot en met 2030. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt over investeringen in de nationale bereikbaarheid op weg en spoor, die gerelateerd zijn aan de bereikbaarheid van (nieuwe) woningen. Onderdeel van de afspraken is ook dat er een plan voor de beheersing van het programma wordt opgesteld.
- Voor het (deels) afdekken van het publieke tekort op de gebiedsontwikkeling in de 17 nationaal grootschalige woningbouwgebieden is met het coalitieakkoord Rutte IV destijds € 475 miljoen beschikbaar gemaakt: het gebiedsbudget. Dit wordt ingezet voor gebiedsmaatregelen, zoals het aanleggen van een park of het verplaatsen van hindergevendende activiteiten, die aantoonbaar nodig zijn voor de realisatie van nieuwe woningen. Deze middelen staan op de begroting van VRO. Over de inzet van deze middelen zijn afspraken gemaakt in de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving in juni 2023.
- Vanaf 2025 is er ca. € 877 miljoen beschikbaar voor de inzet van nieuw gebiedsbudget voor de inmiddels 21 nationaal grootschalige woningbouwgebieden. Deze middelen staan op de begroting van VRO. Over de inzet van deze middelen zijn afspraken gemaakt in de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2026.
- In de Bestuurlijke Overleggen MIRT in 2026 zijn bestuurlijke afspraken gemaakt tussen Rijk en decentrale overheden over de inzet van de € 2,5 miljard voor de ontsluiting van circa 146.000 woningen buiten de nationaal grootschalige woningbouwgebieden en circa 40.000 woningen binnen de 17 nationaal grootschalige woningbouwgebieden.

¹ Programma Woningbouw, Bijlage bij Kamerstukken II, 2021/22, 32847 nr. 878.

² Coalitieakkoord 2021 – 2025, Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst.

Figuur 1 Illustratie van de inzet van de € 7,5 miljard voor woningbouw en mobiliteit bij de afspraken uit de BO's MIRT 2022.

€ 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 Suikeruniteerein en Stadshavens (twee gebieden samengevoegd)	€ 180
Overig	Bedrag in mln.
Hoofdwegenet / A50 Bankhoef-Paalgraven (verkenning)	€ 360
Hoofdspoorwet / Spoor Oost-Nederland	€ 30
Totaal	€ 6.000*

1.2 Programmabeheersing is nodig

Over alle beschikbare middelen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningen en voor de gebiedsmaatregelen zijn afspraken gemaakt. Daarbij is goede monitoring van de voortgang en beheersing van de risico's belangrijk. Het opzetten van de programmabeheersing heeft een aantal redenen:

- Er wordt een grote rijksbijdrage gedaan. Met name de schaa sprongen en netwerkinvesteringen zijn grote en complexe projecten, die de komende jaren nog verder worden uitgewerkt. Daarbij worden nog keuzes gemaakt die financiële consequenties kunnen hebben.
- Het budget vanuit het Rijk is taakstellend en volledig belegd. Bovendien is er geen vrije investeringsruimte beschikbaar in het Mobiliteitsfonds.
- Decentrale overheden hebben zich maximaal ingespannen om tot hun regionale bijdrage te komen, waardoor ook daar geen bestedingsruimte is.
- Het aantal projecten onder het programma is aanzienlijk en deze kennen veelal ook lange doorlooptijden. Om daarbij grip te houden op het programma zijn monitoring en beheersing essentieel.

Programmabeheersing is van extra belang om te zorgen dat de middelen optimaal tot besteding komen en de mobiliteitsprojecten daadwerkelijk worden gerealiseerd en daarmee bijdragen aan de realisatie van de afgesproken woningbouwaantallen. Partijen zijn dus gebaat bij inzicht in de voortgang en scherpe sturing op financiële risico's. In de Kamerbrief over de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2022³ is een plan van aanpak programmabeheersing aangekondigd. Dat plan van aanpak is geüpdatet in verband met het beschikbaar stellen van € 2,5 miljard voor de bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen door het kabinet Schoof. De beheersing van de afspraken over de € 2,5 miljard is ondergebracht in dit plan van aanpak.

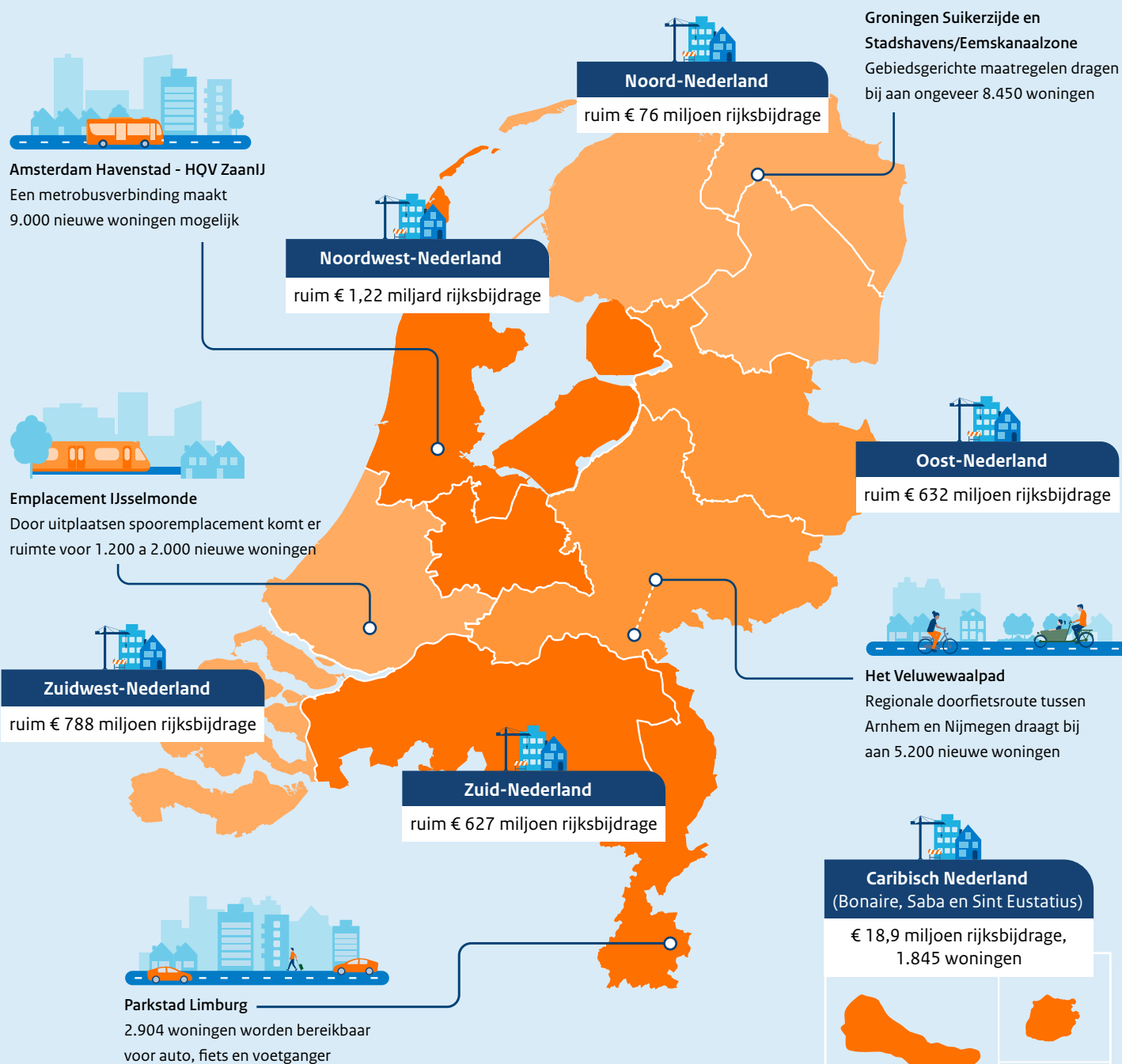
Dit plan heeft alleen betrekking op de inzet van de € 7,5 miljard en € 2,5 miljard en is besproken met de decentrale overheden, (overleg tafels van) marktpartijen, Rijkswaterstaat en ProRail, mede omdat zij een belangrijke rol hebben in de informatie voorziening en in de beheersing zelf. Indien de praktijkervaringen bij de implementatie van het plan daar aanleiding toe geven, bijvoorbeeld vanwege voortschrijdend inzicht, zal de werkwijze voor de programmabeheersing worden aangepast. De werkwijze voor de programmabeheersing voor de € 2,5 miljard sluit aan bij de werkwijze voor de € 7,5 miljard behoudens enkele verschillen in de werkwijze voor het wijzigen van maatregelen zoals opgenomen in dit plan van aanpak. Daarnaast gelden voor de afspraken die gemaakt worden voor de € 2,5 miljard andere termijnen voor de realisatie van infrastructurele maatregelen en de woningbouw.

³ Kamerstukken II 2022/23 36200 A nr. 9 en Kamerstukken II 2022/23 36200 A nr. 65.



Investerings in bereikbaarheid en woningbouw door heel Nederland

Er komt € 2,5 miljard beschikbaar voor de bereikbaarheid van nieuwe woningen en € 877 miljoen voor gebiedsontwikkeling. Hiermee kunnen ongeveer 273.000 woningen worden gerealiseerd.



Figuur 2 illustratie van de inzet van de € 2,5 miljard voor woningbouw en mobiliteit bij de afspraken uit de BO's MIRT.

Rijkswaterstaat en ProRail hebben veel ervaring met de beheersing van projecten, mede aan de hand van de MIRT-spelregels en het Beheersmodel Grote Projecten⁴. Voor een deel van de decentrale overheden is dat niet of minder het geval. Gezien de hierboven beschreven noodzaak voor programmabeheersing is in dit plan extra aandacht voor de ondersteuning van decentrale overheden ([paragraaf 4.3](#)), het volgen van de voortgang van de projecten ([paragraaf 4.1](#)) en het inventariseren van de kansen en risico's ([paragraaf 4.2](#)). Daarnaast worden de grotere mobiliteitsprojecten, zoals de schaalessprongen, gestimuleerd om de MIRT-spelregels (zie [Box 1](#)) strikt na te leven (zie ook [paragraaf 4.3](#)). Lessen en ervaringen van de best practices van programmabeheersing bij woningbouwprojecten worden gedeeld en zo breed mogelijk toegepast. Ook zijn lessen die geleerd zijn van de inzet van de € 7,5 miljard meegenomen (zie [Box 2](#)). Deze lessen komen onder meer uit de in 2025 gehouden ex durante evaluatie van het programma Woningbouw en Mobiliteit.

Box 1. MIRT-spelregels

Investerings vanuit het Mobiliteitsfonds in de hoofdnetwerken worden gedaan conform de MIRT-systematiek en de MIRT-spelregels. De MIRT-systematiek beslaat het hele proces van de totstandkoming van projecten en programma's in de fysieke leefomgeving, van de identificatie van een opgave tot het zoeken, vinden en realiseren van de meest optimale en effectieve oplossingen. De MIRT-spelregels beschrijven een proces met vier fasen, die steeds afgesloten worden met een bestuurlijke beslissing:

1. De voorbereidingsfase, die kan uitmonden in een startbeslissing.
2. De verkenningsfase, die kan uitmonden in een voorkeursbeslissing.
3. De planning- en studiefase, die kan uitmonden in een projectbeslissing.
4. De aanlegfase, uitmondend in een opleveringsbeslissing.

Er is geen automatische doorstroming van een project van de ene naar de volgende fase. Per fase wordt een expliciete bestuurlijke beslissing genomen over het wel of niet (blijven) opnemen (go/no go beslistmoment) van het project in het MIRT. Hoe verder het project in de procedure komt, hoe concreter het project wordt.

Een MIRT-verkenning pas kan starten wanneer zicht is op ten minste 75% financiering.

In de verkenningsfase en in de planning- en studiefase wordt gewerkt met een kostenraming, in overeenstemming met de SSK-methodiek.⁵

⁴ Het Beheersmodel Grote projecten (2016) is van toepassing op een groot project, dat door de Tweede Kamer is aangewezen als groot project in het kader van de Regeling Grote Projecten of een project dat door de Bestuursraad van het ministerie van IenW is aangewezen als groot project. Het Beheersmodel Grote Projecten is niet van toepassing op het programma Woningbouw en Mobiliteit aangezien het niet voldoet aan het criterium dat het Rijk alleen of grotendeels de verantwoordelijkheid draagt. Wel zijn relevante elementen uit het Beheersmodel Grote Projecten benut bij het opstellen van dit Plan van Aanpak.

⁵ SSK: Standaardsystematiek Kostenraming: is een systematiek voor het maken van kostenramingen in de grond, weg en waterbouw en de woning en utiliteitsbouw en biedt een handreiking voor kostenmanagement. Het maken van ramingen van investerings én/of instandhoudingskosten van projecten gebeurt met de SSK op eenduidige wijze. Daardoor zijn ramingen inzichtelijk en beter onderling vergelijkbaar.

De MIRT-spelregels gelden voor alle betrokken partijen bij een (mogelijk) MIRT-project of -programma in het fysieke domein, waarbij het Rijk betrokken is als (mogelijke mede) financier. Afhankelijk van de scope en wettelijke eisen worden ook andere ministeries betrokken. Het gaat dan vooral, maar niet uitsluitend, om de domeinen wonen, ruimtelijke ordening, energie en landbouw. Ieder MIRTtraject heeft een bestuurlijk aangewezen trekker. De trekker is verantwoordelijk voor de correcte toepassing van de spelregels. Zowel het Rijk als een decentrale overheid kan trekker zijn.

Op 20 september 2022 zijn de geactualiseerde MIRTspelregels naar de Tweede Kamer gestuurd.⁶ Deze spelregels zijn op dit moment van kracht.

Box 2. Lessen geleerd uit het programma Woningbouw en Mobiliteit

Het programma Woningbouw en Mobiliteit heeft een maatschappelijk zeer relevant doel, gaat over de inzet van veel geld en kent een lange doorlooptijd. Deze factoren maken het belangrijk dat gedurende de looptijd van het programma de vinger aan de pols wordt gehouden met betrekking tot de werking en werkwijze van het programma. Daartoe wordt langs drie lijnen de vinger aan de pols gehouden:

1. Vinger aan de pols door periodiek in het programmateam Woningbouw en Mobiliteit te evalueren.
2. Vinger aan de pols door periodiek in directeurenoverleg Woningbouw en Mobiliteit van VRO en IenW te evalueren.
3. Vinger aan de pols door een ex-durante evaluatie door een externe partij waarbij nadrukkelijk ook input vanuit regio's, gemeenten en uitvoerders wordt betrokken. De uit deze lijnen getrokken lessen worden waar deze binnen de invloedssfeer van het programma liggen door het programmateam opgepakt en zo goed mogelijk verwerkt. Door het delen van ervaringen met gemeenten helpen we deze ook met kwaliteit van beheersing en uitvoering.

Bevindingen die uit de lijnen zijn voortgekomen zijn onder meer dat in de beheersing de flexibiliteit bij wijzigingsverzoeken omhoog kan; dat er meer interactie tussen relevante partijen binnen VRO en IenW mogelijk is; dat de samenwerking tussen programmateam en de regio versterkt kan worden; en dat realistische rapportage door gemeenten bevorderd kan worden en dat de doelen van het programma en de rapportage daarover duidelijker in kaart worden gebracht.

De uitkomsten van de geleerde lessen zullen deels ook hun weg vinden in aanpassingen van dit plan van aanpak beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit, de regelingen onder het programma Woningbouw en Mobiliteit, de voortgangsrapportage en in de met de Tweede Kamer gedeelde uitkomsten van de ex-durante evaluatie.

⁶ Bijlage bij Kamerstukken II 2022/23 36200A nr. 4.

Box 3. Lessen uit andere programma's

Ook in andere programma's, zoals het Hoogwaterbeschermingsprogramma, Ruimte voor de Rivier en Randstad Urgent, is een stevige programmabeheersing gehanteerd. De lessen uit deze programma's zijn meegenomen in de inrichting van de programmabeheersing voor Woningbouw en Mobiliteit. Dit is ook zo opgenomen in de Kamerbrief over de uitkomsten van de BO's MIRT van november 2022.⁷ Er is een analyse gemaakt van de succesfactoren van bovenstaande programma's en gekeken hoe deze toepasbaar zijn voor voorliggend plan voor het programma Woningbouw en Mobiliteit.

1. Definieer helder de doelstelling, en gebruik deze bij prioritering en als randvoorwaarde voor de projecten

Het doel van het programma Woningbouw en Mobiliteit is om via extra investeringen in het ontsluiten en bereikbaar maken van de nieuwe woningbouwlocaties bij te dragen aan voldoende (betaalbare) woningen. Daarvoor is in het coalitieakkoord voor de komende tien jaar € 7,5 miljard beschikbaar gesteld in het Mobiliteitsfonds. Deze doelstelling voor de € 7,5 miljard komt voort uit het coalitieakkoord. Bij het selecteren en prioriteren van de projecten stond het ontsluiten en het bereikbaar maken van nieuwe woningen centraal. In de voortgang van het programma worden mijlpalen meegegeven voor de realisatie van de projecten. Deze en andere randvoorwaarden worden opgenomen in specifieke uitkeringen. Voor een deel van de projecten vormen de MIRT-spelregels de randvoorwaarden.

2. Bedenk de voordelen die een programma te bieden heeft voor de projecten

De meerwaarde voor de projecten in het programma Woningbouw en Mobiliteit is dat zij ondersteuning krijgen voor projectbeheersing en kennis over woningbouw in relatie tot mobiliteit en gebiedsontwikkeling.

Hiervoor worden experts uit de expertpool ingezet (zie [paragraaf 3.1](#)), die op aanvraag in te zetten zijn. Ook is er in het programma aandacht voor het uitwisselen en delen van kennis tussen de verschillende projecten. Een goed voorbeeld van kennisdeling is het WoMo-festival dat op 11 april 2023 heeft plaatsgevonden. Daarnaast worden vanuit het programma Woningbouw en Mobiliteit de projectoverstijgende risico's die in afzonderlijke projecten worden gesignaleerd op programmaniveau beheerst. Zo is er ook aandacht voor het benutten van kansen op programmaniveau.

3. Organiseer de beheersing zo dicht mogelijk op de projecten binnen het programma

Basis voor goede beheersing van risico's en onzekerheden en het benutten van kansen is dat de projecten de eigen projectrisico's zelf beheersen. Met een ondersteunende en faciliterende rol vanuit de programmabeheersing Woningbouw en Mobiliteit kunnen gemeenten en projecten hierbij geholpen worden (zie ook punt 2).

4. Zorg voor een heldere escalatielijn

Er wordt zoveel mogelijk aangesloten op de bestaande structuren voor de verschillende projecten. De aansturing en escalatie van de projecten met betrekking tot de afspraken binnen de € 7,5 miljard ligt bij de programma organisatie (zie figuur 3 voor de generieke escalatielijn).

⁷ Kamerstukken II 2022/23, 36200 A, nr. 9.

5. *Investeer in een goede samenwerking*

Er is het afgelopen jaar binnen het programma Woningbouw en Mobiliteit geïnvesteerd in de relatie tussen de departementen IenW en VRO en de regio's. Met het programma wordt deze samenwerking voortgezet.

Gebiedsteams vanuit het programma staan in nauw contact met de regio.

6. *Zorg voor een diversiteit van kennis en competenties*

Diversiteit van mensen met verschillende kennis en competenties is nodig bij een programma van deze omvang. Er zijn mensen nodig die het bestuurlijke proces goed kunnen doorgronden en in goede banen kunnen leiden, naast meer bedrijfsmatig expertise (control, risicomanagement) en specialistische kennis. Binnen het programma zorgen we voor een goede bemensing en werken we met experts uit de expertpool die zowel het programma Woningbouw en Mobiliteit als de afgesproken projecten kunnen ondersteunen.

7. *Zorg voor goede periodieke voortgangsrapportages*

Voor het programma Woningbouw en Mobiliteit wordt een jaarlijkse voortgangsrapportage opgesteld voor de Tweede Kamer waarin de voortgang, mijlpalen en financiële situatie van de projecten en afspraken worden opgenomen. Daarnaast wordt de informatievoorziening vanuit de individuele projecten naar het programma geborgd.

2 Scope programma en doel programmabeheersing

2.1 Beleidstheorie

De gedachte achter de inzet van de middelen onder het programma Woningbouw en Mobiliteit is dat gemeenten met deze bijdrage vanuit het Rijk kunnen starten met de aanleg van infrastructurele voorzieningen, het nemen van mobiliteitsmaatregelen⁸ en hierdoor bijdragen aan het opleveren van jaarlijks 100.000 nieuwe goed bereikbare woningen, waarvan minimaal 50% tot de categorie betaalbaar behoren. Het realiseren van een goede ontsluiting en bereikbaarheid is bij de bouw van nieuwe woningen een belangrijke randvoorwaarde. Daarnaast dragen netwerkinvesteringen bij aan het op orde houden van de bereikbaarheid via het hoofdwegennet en het spoorwegennet bij een groeiend aantal woningen.

Een programma van een omvang en reikwijdte als het programma Woningbouw en Mobiliteit kent ook een bredere, niet vooraf expliciet gedefinieerde of nagestreefde, (maatschappelijke) impact. Zo draagt de bouw van grote aantallen nieuwe woningen bij aan het verminderen van de druk op de woningmarkt. Met de inzet op nabijheid van voorzieningen en werk en flankerend beleid wordt bijgedragen aan duurzame mobiliteit. Ook voor onderwerpen als veiligheid, leefomgeving en gezondheid zullen er waarschijnlijk maatschappelijke (welvaarts)effecten zijn.

Vanwege het feit dat plannen voor grootschalige woningbouw en mobiliteit maatschappelijke effecten kennen zijn deze meegenomen in het afweegkader voor nationaal grootschalige woningbouwgebieden. Hierbij wordt voor elk van de grootschalige woningbouwgebieden gekeken naar bedrijvigheid, balans wonen-werken, ruimtelijke kwaliteit, energie en circulariteit, klimaatbestendig en natuur-inclusief bouwen, water en bodem, een veilig leefmilieu en verkeersveiligheid en gezondheid.

Het programma Woningbouw en Mobiliteit opereert in een dynamische en complexe omgeving. Externe factoren en omgevingsvariabelen, zoals krapte op de arbeidsmarkt, beperkte stikstofruimte, netcongestie en schaarste aan grondstoffen en energie, kunnen de activiteiten en resultaten van het programma beïnvloeden. Dit geldt niet alleen voor de output, maar ook voor de brede maatschappelijke welvaartseffecten. In de jaarlijkse voortgangsrapportage zullen we deze externe factoren en hun invloed op de voortgang van het programma opnemen.

De maatschappelijke effecten worden mede door externe factoren, buiten de invloed van het programma Woningbouw en Mobiliteit, worden bepaald. Hierdoor is er geen directe verband te leggen tussen de output van het programma en de gemeten effecten op brede welvaart. De bijdrage van het programma aan de brede welvaart uitkomsten is reëel, maar is niet als zodanig te isoleren. Wel worden de brede welvaartseffecten gemonitord. In de monitoring en evaluatie van het programma wordt gekeken naar – de plausibiliteit van – de bijdrage van het programma Woningbouw en Mobiliteit aan deze maatschappelijke effecten.

⁸ Alleen al onder de beide spuk-regelingen onder de € 7,5 miljard gaat het hierbij om circa 700 infrastructurele voorzieningen en mobiliteitsmaatregelen.



2.2 Scope programma Woningbouw en Mobiliteit

De ministeries van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) (en voorheen het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK)) en van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) werken samen binnen het programma Woningbouw en Mobiliteit. De scope van het programma Woningbouw en Mobiliteit betreft de volgende gerelateerde opgaven:

- De € 7,5 miljard aan investeringen in de bereikbaarheid van circa 400.000 nieuwbouwwoningen tot en met 2030 in de 17 nationaal grootschalige woningbouwgebieden en de 105 projecten voor bovenplanse infrastructuur voor de ontsluiting van woningbouw op korte termijn;
- Eraan bijdragen dat de bereikbaarheid via het hoofdwegen en spoorwegennet op orde blijft gegeven de bouw van een groot aantal nieuwe woningen;
- De € 2,5 miljard aan investeringen in de bereikbaarheid van circa 100.000 nieuwbouwwoningen per jaar tot en met 2034 in de 17 nationaal grootschalige woningbouwgebieden en de 106 projecten voor bovenplanse infrastructuur voor de ontsluiting van Woningbouw op Korte Termijn (WoKT 2.0).
- In de Nota Ruimte zijn vier nieuwe nationaal grootschalige woningbouwgebieden (woningbouwlocaties in de Ontwerp-Nota Ruimte (TK 2025-2026, 29 435, nr. 269, d.d. 26 september 2025) benoemd, aanvullend op de bestaande 17 gebieden. Dit zijn Alkmaar, Helmond, Apeldoorn en Hengelo-Enschede.

Om deze doelstellingen te bereiken, zijn in de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving en de Bestuurlijke Overleggen MIRT in 2022 afspraken gemaakt over de inzet van de € 7,5 miljard. In 2026 zijn in de Bestuurlijke Overleggen MIRT afspraken gemaakt over de inzet van de € 2,5 miljard.

Het programma Woningbouw en Mobiliteit is niet verantwoordelijk voor de daadwerkelijke realisatie van de infrastructuur en de woningen. Wel monitort het programma Woningbouw en Mobiliteit op het doelbereik van het programma: de afgesproken infrastructurele voorzieningen en het (daaraan gekoppelde) aantal woningen. Dat inzicht biedt de mogelijkheid om waar nodig bij te stellen of en hoe binnen de gestelde randvoorwaarden het doel kan worden bereikt.

Bij de doelstellingen van het goed ontsluiten en bereikbaar maken van nieuwe woningen zijn verschillende type afspraken gemaakt. Vanuit de € 7,5 miljard is € 6 miljard (prijspeil 2022) geïnvesteerd in schaa sprongen, mobiliteitspakketten en netwerkinvesteringen. Daarnaast is € 1,5 miljard (prijspeil 2022) geïnvesteerd in afspraken voor bovenplanse infrastructuur voor de ontsluiting van woningbouw op de korte termijn (WoKT). Deze afspraken zijn hieronder toegelicht:

- *Schaalsprongen (onderdeel € 6 miljard)*: In een aantal grootstedelijke gebieden is voor de ontsluiting en het bereikbaar maken van nieuwe woningbouwlocaties een schaa sprong nodig, veelal in de vorm van nieuwe openbaar vervoer verbindingen of opwaardering van de bestaande. Het gaat om een investering in de Oude Lijn en om investeringen in het openbaar vervoer in Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Eindhoven en om een fors pakket aan investeringen aan de oostkant van de MRA. Voor de regionale schaa sprongen en de grote regionale infrastructuur bereikbaarheidsmaatregelen waaraan

- het rijk een financiële bijdrage levert, zijn bijdragen van Rijk en regio taakstellend.⁹
- *Mobiliteitspakketten voor de ontsluiting van woningen binnen de nationaal grootschalige woningbouwgebieden (onderdeel € 6 miljard):* Deze pakketten bestaan uit bovenplanse bereikbaarheidsmaatregelen zoals aanpassingen van (regionale) wegen, mobiliteitshubs, fietspaden, rotondes en verkeerveiligheidsmaatregelen. De rijkbijdrage is taakstellend. De (financiële) risico's om bijvoorbeeld een financiële tegenvaller op te vangen liggen bij de gemeenten c.q. regio's.¹⁰
 - *Netwerkinvesteringen¹¹ (onderdeel € 6 miljard):* Dit betreft investeringen om de bereikbaarheid via de nationale weg en spoornetwerken tot 2030 op peil te houden. Onder andere door de geplande grootschalige woningbouwlocaties neemt het autoverkeer op het hoofdwegennet toe en worden bestaande knelpunten zwaarder belast. Daarom wordt geïnvesteerd in enkele ringen en toeleidende wegen bij de grote steden in de randstad als in enkele belangrijke verbindingen daarbuiten. Voor Rijksinfrastructuurprojecten is het Rijk risicodragend, tenzij (reeds) anders is afgesproken. Onder andere door de te verwachte toename van reizigers rondom en tussen de 17 nationaal grootschalige woningbouwgebieden als gevolg van de nieuw te bouwen woningen, zijn extra investeringen nodig in het hoofdspoor netwerk. Het betreft investeringen die nodig zijn om met een goede dienstregeling en/of met zwaarder of langer materieel te kunnen rijden. De (financiële) risico's voor deze (spoor) netwerkinvesteringen liggen bij het Rijk. Ook voor de netwerkinvesteringen geldt dat de rijksbijdrage uit de € 7,5 miljard taakstellend is.
 - *Afspraken bovenplanse infrastructuur ontsluiting woningbouw korte termijn (maximaal € 1,5 miljard):* Er zijn afspraken gemaakt met gemeenten over 105 projecten in heel Nederland waarin binnen drie tot vijf jaar gestart zal worden met het bouwen van woningen door investeringen in mobiliteitsvoorzieningen. De rijkbijdrage is taakstellend. De afspraak is dat de (financiële) risico's bij de gemeenten liggen.

Ook bij het verdelen van de € 2,5 miljard zijn verschillende type afspraken gemaakt. Vanuit de € 2,5 miljard wordt '€ 1,2 miljard (prijspeil 2025) geïnvesteerd in mobiliteitsmaatregelen voor de ontsluiting van woningen binnen de nationaal grootschalige woningbouwgebieden. Daarnaast wordt er € 1,3 miljard (prijspeil 2025) geïnvesteerd in afspraken voor bovenplanse infrastructuur, hierna Woningbouw op Korte Termijn (WoKT 2.0). Deze afspraken zijn hieronder toegelicht:

- *Investeringen in mobiliteitsmaatregelen voor de ontsluiting van woningen binnen de de nationaal grootschalige woningbouwgebieden (€ 1,2 miljard):*
Het gaat om bovenplanse bereikbaarheidsmaatregelen zoals aanpassingen van (regionale) wegen, mobiliteitshubs, fietspaden, rotondes en verkeerveiligheidsmaatregelen. De rijkbijdrage is taakstellend. De (financiële) risico's om bijvoorbeeld een financiële tegenvaller op te vangen liggen bij de gemeenten c.q. regio's.
- *Afspraken bovenplanse infrastructuur ontsluiting Woningbouw op Korte Termijn (WoKT 2.0) (€ 1,3 miljard):*
Er zijn afspraken gemaakt met gemeenten over 106 projecten in heel Nederland waarin binnen vijf jaar gestart zal worden met het bouwen van woningen door investeringen in mobiliteitsvoorzieningen. De rijkbijdrage is taakstellend. Dit betekent dat de (financiële) risico's bij de gemeenten liggen.

Binnen het programma Woningbouw en Mobiliteit gaat het over het inzichtelijk maken van de voortgang en het monitoren van kansen en risico's met betrekking tot de € 7,5 miljard en de € 2,5 miljard. Het gaat dus niet over andere afspraken die in de Bestuurlijke Overleggen MIRT of de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving gemaakt zijn of worden. Sturing op de afspraken hangt af van het type afspraak (zie [hoofdstuk 5](#)).

⁹ Over Brainport Eindhoven is in het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 afgesproken dat voor Rijk en regio het vertrekpunt is dat de bijdragen taakstellend zijn en dat risico's voor nationale projecten belegd worden bij het Rijk. De risico's van regionale projecten worden belegd bij de regio. Voor de Multimodale Knoop geldt dat de risico's verdeeld worden tussen Rijk en Regio. Het regionale project Multimodale Knoop en het nationale project Emplacement West (1e stap spoorse opgave), gaan deels over dezelfde fysieke ruimte en hangen sterk samen in mobiliteit.

¹⁰ Voor de mobiliteitspakketten in de MRA en de MRU zijn afspraken gemaakt in het BO MIRT 2022 over een pilot programmatische bekostiging.

¹¹ Een aantal projecten op de hoofdnetwerken van IenW zijn vanuit de € 7,5 miljard aanvullend bekostigd bovenop reeds eerder/separaat afgesproken Rijksbijdrage vanuit het Mobiliteitsfonds. Hiermee zijn deze projecten in relatie tot deze bijdrage in scope van het programma Woningbouw en Mobiliteit en hiermee ook onderdeel van de in dit plan van aanpak beschreven programmasturing en beheersing.

Er zijn met de gemeenten van de 21 nationaal grootschalige woningbouwgebieden bestuurlijke afspraken gemaakt in de woondeals, de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 2022 en 2023 en de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2022 en 2025 over de aantallen te realiseren woningen. De benodigde middelen kunnen niet (geheel) uit de grondexploitatie worden bekostigd. Hiervoor investeert VRO € 475 miljoen (vanuit het gebiedsbudget uit 2022) en € 877 miljoen (vanuit het gebiedsbudget uit 2025) in gebiedsmaatregelen in de 21 nationaal grootschalige woningbouwgebieden. Ook investeert VRO vanuit de Woningbouw Impuls (WBI) om woningen mogelijk te maken, die gekoppeld zijn aan afspraken van de WOKT 2.0. Het gebiedsbudget en de WBI vallen buiten de scope van het programma Woningbouw en Mobiliteit. VRO en IenW borgen wel de synergie van het gebiedsbudget en de WBI met het programma Woningbouw en Mobiliteit, omdat beide zich (mede) richten op de 21 nationaal grootschalige woningbouwgebieden en voor een deel op de afspraken van de Woningbouw op Korte Termijn.

2.3 Programmabeheersing voor inzicht in de voortgang en mogelijkheden tot bijsturing

Programmabeheersing beoogt een beheerste uitvoering van het programma te borgen.¹² De principes en uitgangspunten voor de beheersing zijn beschreven in [hoofdstuk 5](#). Daarvoor is inzicht nodig in de voortgang van zowel de mobiliteits- als woningbouwprojecten en in de kansen en risico's. Dit biedt de mogelijkheid om bij te sturen.

Het doel van de programmabeheersing is daarmee tweeledig:

- *Inzicht:* De programmabeheersing zorgt enerzijds voor inzicht in de voortgang van mobiliteits- en woningbouwprojecten binnen de gestelde kaders van tijd, geld en scope. Anderzijds zorgt de programma-beheersing voor integraal inzicht in kansen, risico's en maatregelen, ook juist buiten de eigen invloedssfeer van de projecten. Dit deel van de programmabeheersing levert beslisinformatie op om bij te sturen als de situatie daar om vraagt.
- *Bijsturing en beheersing:* De programmabeheersing biedt vanuit het inzicht de mogelijkheid te anticiperen op ontwikkelingen en om te sturen op het benutten van kansen en het beheersen van risico's, en daarmee te zorgen dat de afspraken binnen de afgesproken kaders worden uitgevoerd. Als er niet (volledig) aan de afspraken wordt voldaan, kan de minister van IenW de Rijksbijdrage lager vaststellen dan in het oorspronkelijke besluit, waarbij te veel uitgekeerde middelen kunnen worden teruggevorderd.

¹² In de notitie 'Programma Mobiliteit en Woningbouw – Beleidskeuzes uitgelegd' (bijlage bij de MIRT-brief voorjaar 2025, TK 2024-2025, 36 600 A, nr. 63, dd 12-juni 2025) wordt aan de hand van het kader 'Beleidskeuzes uitgelegd' de doelen van het programma, de inzet van beleidsinstrumenten en de nagestreefde doeltreffendheid en doelmatigheid toegelicht.

3 Governance programma Woningbouw en Mobiliteit

In dit hoofdstuk worden de relevante betrokken partijen en gremia uiteengezet. Daarnaast wordt de rol en positie van programmabeheersing in relatie tot sturing op en beheersing van de projecten binnen de gemaakte afspraken van het programma Woningbouw en Mobiliteit omschreven. Bij de € 7,5 miljard ligt de besluitvorming bij IenW en VRO gezamenlijk. Bij de € 2,5 miljard besluit IenW in afstemming met VRO.

3.1 Betrokken partijen en gremia

Bestuurlijke Overleggen MIRT en de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving

In de Bestuurlijke Overleggen MIRT en de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving worden strategische en investeringsbesluiten genomen met betrekking tot de middelen voor mobiliteit bij nieuwe woningbouwlocaties en andere thema's voor het fysieke leefomgevingsbeleid en de transitieopgaven.

Bestuurlijk opdrachtgever

De bewindspersonen van VRO en IenW zijn bestuurlijk opdrachtgever en politiek eindverantwoordelijk voor de afspraken uit de € 7,5 miljard uit het programma Woningbouw en Mobiliteit, inclusief de programmabeheersing. Voor de afspraken uit de € 2,5 miljard zijn dit de bewindspersonen van IenW.

Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit

Het interdepartementale Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit bepaalt binnen de kaders van de gemaakte afspraken de koers van het programma en de risicobeheersing. Dat wil zeggen: de inzet vanuit IenW en VRO in geval van (voorgestelde) wijzigingen in scope (inclusief kwaliteit), tijd, en geld, mits deze passen binnen de kaders van de verschillende pakketten. Dit doen zij aan de hand van de handelingskaders die zijn opgenomen in bijlage 1 tot en met bijlage 3. De directeuren van het programma Woningbouw en Mobiliteit¹³ hebben het mandaat om te besluiten over (door gemeenten voorgestelde) wijzigingen van de afspraken over bovenplanse infrastructuur voor de ontsluiting van woningbouw op korte termijn en de mobiliteitspakketten.

Indien sprake is van scopewijzigingen¹⁴, worden deze voorgelegd aan de bewindspersonen. Vanuit de verantwoordelijkheid voor de programmabeheersing hebben de directeuren van het programma Woningbouw en Mobiliteit het mandaat om in te grijpen bij schaa sprongen en netwerkinvesteringen, indien de afspraken in het kader van het programma Woningbouw en Mobiliteit zoals beschreven in [bijlage 2](#) en [bijlage 3](#) onvoldoende worden ingevuld. Het gaat er daarbij onder andere om te borgen dat realistische versoberingsopties, als onderdeel van de risicobeheersing, in beeld worden gebracht. Ook wordt er met de uitvoeringsorganisaties Rijkswaterstaat en ProRail afgestemd over scopewijzigingen, indien deze effecten hebben op het hoofdwegennet of op het hoofdspoorinfrastructuur. Alle stukken die in het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit worden geagendeerd lopen via het programmateam Woningbouw en Mobiliteit.

¹³ De Programmadirecteur Nationaal Grootschalige Woningbouw (VRO) en de directeur Mobiliteit en Gebieden (IenW) zijn de directeuren van het Programma Woningbouw en Mobiliteit

¹⁴ De scope van de verschillende typen afspraken is beschreven in bijlage 1 tot en met bijlage 3.

Expertpool

Experts uit de expertpool ondersteunen gemeenten bij het oplossen van knelpunten in de woningbouw, bij het aanbesteden van infrastructuur, bij financiële en juridische vraagstukken gerelateerd aan de realisatie van mobiliteitsvoorzieningen, bij het uitwisselen van kennis en uniformiteit in diverse mobiliteitsmaatregelen, zoals mobiliteitshubs en bij risicobeheersing (zie ook [paragraaf 4.3](#)).

Interbestuurlijke samenwerkingen, programma's en projecten

De bestuurlijke afspraken over de projecten zijn gemaakt tussen Rijk en decentrale overheden. De voortgang van deze afspraken worden in voortgangsgesprekken, stuurgroepen, gezamenlijke (bereikbaarheids en verstedelijkings) programma's en aan de woondealtafels besproken, zie ook [paragraaf 3.3](#). Deze gremia leveren informatie voor de programmabeheersing over knelpunten, risico en kansen.

Programmateam Woningbouw en Mobiliteit

Het programmateam Woningbouw en Mobiliteit verzamelt (in het kader van de programmabeheersing) de benodigde informatie over de voortgang en de beheersing van de risico's in de projecten, bereidt besluitvorming voor en geeft adviezen aan het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit. Naast bovenstaande wordt het financieel management (organisatie van de financiële functie waaronder de financiële processen) binnen de programmaorganisatie geborgd. Het programmateam Woningbouw en Mobiliteit wordt geleid door een programmamanager van VRO en twee programmamanagers van IenW. Dit is noodzakelijk om de samenhang tussen de mobiliteitsmaatregelen en de woningbouwopgave en de beheersing van de afspraken te borgen. Het programmamangementeam wordt rechtstreeks aangestuurd door de directeurs van het programma Woningbouw en Mobiliteit.

Monitoren van afspraken over schaa sprongen en netwerkinvesteringen

Voor de schaa sprongen en de netwerkinvesteringen die middelen ontvangen uit de € 7,5 miljard voor woningbouw en mobiliteit zijn of worden binnen IenW overleggen gevoerd met de beleidsdirecties over de voortgang van de afspraken. De Concerndirectie Financieel Economische Zaken van IenW en de manager programmabeheersing van het programma Woningbouw en Mobiliteit worden daarvoor uitgenodigd. De Concerndirectie Financieel Economische Zaken van IenW ziet erop toe dat deze Projectbeheersings-overleggen worden georganiseerd.¹⁵

Rijksgebiedsteams

Het gebiedsteam WoMo bestaat uit de inhoudelijk betrokken onderdelen van VRO en IenW en heeft als taak om de Samenhang van afspraken tussen Rijk en regio te borgen in relatie tot de inzet van de € 7,5 miljard en de € 2,5 miljard voor infrastructurele maatregelen ten behoeve van woningbouw. Daarnaast werken zij nauw samen met het Programma Woningbouw van VRO, onder meer over de inzet van het gebiedsbudget van VRO. Het gebiedsteam vormt een belangrijke schakel in de samenwerking tussen rijk en regio door hulpvragen en processen te coördineren en de verbinding tussen project en programma te vergroten.

Daarnaast heeft het team een signalerende functie voor onder andere signalen uit de regio voor het programmateam en het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit.

Voortgangsgesprekken

Het programmateam voert in samenwerking met VRO en RVO voortgangsgesprekken uit, waarbij de voortgang van projecten met de betreffende gemeenten wordt besproken. Het doel van deze voortgangsgesprekken is om informatie op te halen naast de jaarlijkse beleidsinformatie en SiSa-formulieren¹⁶ die ingevuld worden door de gemeenten. Dit biedt de mogelijkheid om knelpunten met elkaar door te nemen en samen te komen tot oplossingsmogelijkheden. De beschikbare middelen binnen de beheersing (o.a. experts) worden hierbij zoveel mogelijk ingezet.

¹⁵ Dit sluit aan bij de taken van de Concerndirectie Financieel Economische Zaken van IenW als D1 controller zoals beschreven in het Governance model Grote Projecten (2014).

¹⁶ Gemeenten en provincies moeten elk jaar aan de Rijksoverheid melden of en hoe ze het geld hebben besteed. Dit doen zij via de methodiek SiSa: single information, single audit. Dit betekent eenmalige informatieverstrekking, eenmalige accountantscontrole. Deze verantwoording hoort als bijlage bij de jaarstukken die gemeenten en provincies maken.

3.2 Signalering en verantwoording op drie niveaus

De programmaorganisatie sluit aan op de drie niveaus van project, Rijk en Tweede Kamer. Binnen de programmabeheersing wordt gerapporteerd over de stand van zaken en voortgang van de projecten binnen het programma, de afwijkingen, genomen maatregelen en te nemen besluiten. Deze niveaus kennen een gelaagdheid: beginnend op projectniveau tot uiteindelijk het niveau van bewindspersonen en de vastlegging van afspraken op de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving en de Bestuurlijke Overleggen MIRT.

- *Project- en decentraal pakketniveau:* Primaire afstemming tussen Rijk en regio vindt plaats op het niveau van de projecten zelf.¹⁷ Projecten beheersen de eigen projectrisico's zoveel mogelijk zelf. Vanuit de programmabeheersing worden overkoepelend de kansen en risico's geïnventariseerd. Het tijdig meenemen van elkaar en het inzichtelijk en bespreekbaar maken van dilemma's is hier van belang. Hierbij geldt het principe: decentraal waar kan, centraal waar moet. Ondersteuning van projecten (via experts uit de expertpool, zie [paragraaf 3.1](#)) vindt ook op dit niveau plaats.
- *Rijksniveau:* Naast de afstemming tussen Rijk en regio op projectniveau is er de afstemming binnen het Rijk zelf. Plannings- en voortgangsinformatie (zie [paragraaf 4.1](#)) is van belang om inzicht te hebben in hoeverre de projecten en maatregelen leiden tot invulling van de afgesproken doelstellingen. Afhankelijk van het type maatregelen en de voortgang wordt hierop intern gestuurd (zie volgende paragraaf).
- *Tweede Kamer:* De Tweede Kamer wordt jaarlijks¹⁸ – tegelijk met de Kamerbrief over de Bestuurlijke Overleggen MIRT – geïnformeerd over de voortgang van het programma Woningbouw en Mobiliteit. Over de voortgang van het programma Woningbouw waar deze afspraken ook betrekking op hebben informeert de minister van VRO jaarlijks in het voorjaar de Tweede Kamer.

3.3 Rol van programmabeheersing en sturing op afspraken

Binnen het programma Woningbouw en Mobiliteit is programmabeheersing een belangrijk. Programma-beheersing zorgt voor een integraal beeld van de voortgang binnen het programma, bewaakt de programma kaders en gemaakte afspraken en geeft inzichten en mogelijkheden om bij te sturen vanuit overkoepelende risico's en kansen.

Programma- en projectniveau

De programmascope Woningbouw en Mobiliteit betreft het totaal aan maatregelen en projecten waarover afspraken zijn gemaakt. De projectscope betreft de inhoud van de specifieke maatregel, of het project zelf. Projectaansturing en risicobeheersing vindt op projectniveau plaats. Het uitgangspunt is geïntegreerde besluitvorming op gebiedsniveau. De projecten hebben een eigen publiek opdrachtgeverschap (vanuit bijvoorbeeld gemeenten, provincies of Rijk) of een publiekprivate in geval van de woningbouwlocaties en zijn zelf verantwoordelijk voor de uitvoering en de risico's. Voor de maatregelen die onderdeel uitmaken van de mobiliteitspakketten geldt hetzelfde, de risico's worden zoveel als mogelijk binnen deze pakketten en/of de maatregelen beheerst. Vanuit het programma wordt gefaciliteerd om kansen te benutten en risico's te beheersen vanuit de expertpool.

Risico's en kansen kunnen het best worden beheerst en benut op het niveau waarop zij zich voordoen. Het projectniveau is als het ware de eerste defensielijn om te zorgen dat programmadoelstellingen binnen de gestelde kaders worden gehaald. Hierbij geldt wederom het principe: decentraal waar kan, centraal waar moet. Vanuit de programmabeheersing is er bij deze eerste lijn vooral een toetsende en faciliterende rol:

1. *Analyse.* Zijn potentiële risico's en kansen in beeld? Is er op projectniveau een analyse van kansen en risico's gedaan? Welke oorzaken en mogelijke gevolgen van risico's zijn er? Wordt hier voldoende rekening mee gehouden in het planproces?
2. *Opties voor beheersing en kansen.* Vanuit bovenstaande analyse; Welke buffers en maatregelen zijn er om risico's (kans*impact) te beheersen en welke opties zijn er om kansen te benutten?
3. *Facilitering vanuit het Rijk.* Kan het Rijk hierin ondersteunen via experts?

¹⁷ Met een "project" wordt in dit plan veelal een woningbouwproject en de bijbehorende infrastructurele voorzieningen bedoeld. Zo gaat het om 105 projecten voor woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur.

¹⁸ In 2023 ontvangen de gemeenten het eerste voorschot voor de afspraken over woningbouw op korte termijn. Vanaf 2024 kan voortgang worden gemeld.

Sturing op afspraken

Zolang de uitvoering van een project of eventuele aanpassingen van gemaakte afspraken zich binnen de gestelde programmakaders van tijd, geld, maatregelen en doelstellingen bevindt, is er vanuit het programma hoofdzakelijk informatie-uitwisseling, toetsing en facilitering. Voortgang en mogelijke knelpunten worden op het niveau van projecten en gebieden gestructureerd opgehaald en inzichtelijk gemaakt. Er is vaak sprake van een verwevenheid van regelingen op gebiedsniveau. Zodra vanuit die project/ gebiedsanalyse blijkt dat er mogelijke wijzigingen zijn van planning, budget, maatregelen of afgesproken aantallen, wordt gekeken naar de mogelijke implicaties die dat kan hebben voor de verschillende type afspraken (zie ook [hoofdstuk 4](#)).

Relevante ontwikkelingen en voorgestelde wijzigingen van afspraken binnen de landelijke kaders voor de verschillende typen afspraken (gehanteerde criteria¹⁹ en afweegkader²⁰) worden – naast in de voor het individuele mobiliteits- of woningbouwproject relevante gremia – besproken in het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit.²¹

Over scopewijzigingen binnen de kaders waarvoor wel een aanpassing van de beschikking nodig is – bijvoorbeeld een fietsbrug in plaats van een fietstunnel, zonder impact op tijd of budget – wordt besloten door de programmadirecteuren.²²

Wanneer er sprake is van mogelijke wijziging buiten de kaders – bijvoorbeeld wanneer er mogelijke veranderingen zijn in tijds planning, kosten of scope (maatregelen en/of doelstellingen) – zijn er meerdere opties.

Allereerst kan er sprake zijn van wijzigingen buiten de kaders maar nog wel passend binnen de criteria van toewijzing bij de afspraken zelf (het afweegkader voor wat betreft de investeringen in nationaal grootschalige woningbouwlocaties en de selectiecriteria van de afspraken over bovenplanse infrastructuur ontsluiting voor woningbouw op korte termijn).

Wanneer de voorgestelde wijziging van een project binnen de doelstellingen, scope (inclusief kwaliteit), planning, en budget past, kan besluitvorming plaatsvinden op het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit. Dit kan op basis van adviezen van het programmateam in samenwerking met het gebiedsteam. Bewindspersonen IenW en VRO worden hierover geïnformeerd. Voor de grotere projecten met een eigen stuurgroep of bestuurlijk overleg, zoals de schaa sprongen, geldt dat wijzigingen in scope, maar wel binnen planning, aantal woningen en budget, op het niveau van het project zelf opgelost worden en ter kennisname in het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit terug komen.

Ten tweede kan er sprake zijn van wijzigingen buiten de gestelde kaders die ook niet passen binnen de criteria bij de afspraken. Wanneer er sprake is van dit soort wijzigingen, worden deze via het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit ter besluitvorming voorgelegd aan de bewindspersonen van IenW en VRO voor zover het afspraken over de € 7,5 miljard betreft en aan de bewindspersonen van IenW voor zover het afspraken over de 2,5 miljard. betreft en waar geen middelen aan de realisatie van de woningen zijn gekoppeld vanuit VRO. Indien de bewindspersonen instemmen met wijziging, worden aanpassingen van de gemaakte afspraken vastgelegd in de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving of de Bestuurlijke Overleggen MIRT. Figuur 3 vat dit samen, deze mogelijkheden staan (met voorbeelden) uitgewerkt in de bijlagen.

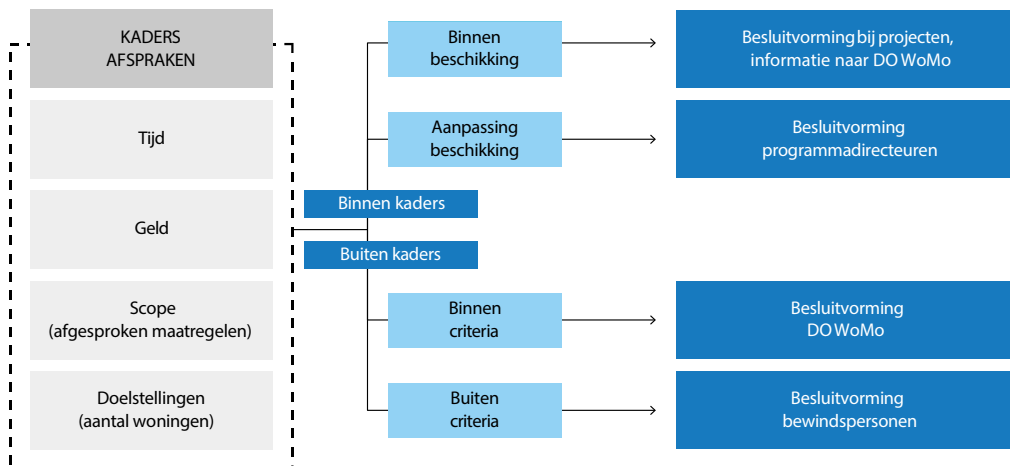
¹⁹ Zie [bijlage 4](#).

²⁰ Zie [bijlage 5](#).

²¹ Zie [bijlage 1](#).

²² Dit geldt niet voor het gebiedsbudget.

Figuur 3 Sturing op afspraken vanuit het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit



Plek van programma Woningbouw en Mobiliteit naast bestaande governance-structuren

Het programma Woningbouw en Mobiliteit signaleert, adviseert en bewaakt de kaders op het niveau van het programma en de afspraken in het kader van de € 7,5 miljard en de € 2,5 miljard. Projecten die geen onderdeel uitmaken van de programmascope maar wel vallen onder de governance van woningbouw en/of bereikbaarheid vallen onder bestaande structuren, zoals de Rijk-regiobereikbaarheidsprogramma's en de woondeals. Die structuren staan hieronder nader toegelicht.

Voor de afspraken over de realisatie van mobiliteitsmaatregelen ten behoeve van bovenplanse infrastructuur voor woningbouw op korte termijn, over de mobiliteitspakketten, WoKT 2.0 en de investeringen in mobiliteitsmaatregelen in de nationaal grootschalige woningbouwgebieden vindt de projectaansturing en risicobeheersing plaats op het decentraal niveau van de projecten zelf. Bij eventuele knelpunten binnen de afspraken loopt de governance via het programma Woningbouw en Mobiliteit. Gemeenten en regio's leggen eventuele voorstellen voor aanpassingen van de afspraken voor aan het programma Woningbouw en Mobiliteit. Bij de netwerkinvesteringen en de schaa sprongen worden de MIRT-spelregels toegepast.

Bestaande governance-structuur: bereikbaarheidsprogramma's

In de bereikbaarheidsprogramma's SBaB, MoVe, U Ned en SmartwayZ.NL werken Rijk en regio samen aan wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. In die programma's maken Rijk en regio afspraken over bereikbaarheidsmaatregelen, waaronder de voortgang van de inzet van middelen uit de € 7,5 miljard en € 2,5 miljard voor woningbouw en mobiliteit en de wederkerigheid tussen woningbouw en mobiliteit. Wijzigingsverzoeken voor aanpassing van de gemaakte afspraken binnen de € 7,5 miljard worden opgesteld door het programmteam van het bereikbaarheidsprogramma in samenwerking met medewerkers uit het Woningbouw en Mobiliteit programmteam IenW en VRO.

Een wijzigingsverzoek wordt ter besluitvorming ingebracht in het ambtelijk overleg en vervolgens het Directeuren Overleg van het bereikbaarheidsprogramma. Vervolgens wordt dat voorstel met een advies van het gebiedsteam en het programmteam Woningbouw en Mobiliteit ter besluitvorming voorgelegd aan het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit. Het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit bepaalt de inzet van het Rijk in de programmaraad van het bereikbaarheidsprogramma²³. Het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit formuleert een advies voor de verantwoordelijke bewindspersonen. In de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving of de Bestuurlijke Overleggen MIRT worden aanpassingen van de gemaakte afspraken vastgelegd. Dit is grotendeels hoe de besluitvorming in en over de genoemde bereikbaarheidsprogramma's nu ook werkt.

²³ Bij SBaB, MoVe, UNed en Smartwayz.nl is er een programmaraad. Bij UNed is er een stuurgroep.

Bestaande governance-structuur: woondeals

Investerings in bereikbaarheid zijn uiteraard nodig voor de realisatie van nieuwe woningen en tegelijkertijd niet voldoende. De betrokkenheid van het ministerie van VRO voert dan ook verder dan de afspraken binnen het programma Woningbouw en Mobiliteit. De sturing op de realisatie van 100.000 woningen per jaar vindt plaats vanuit het ministerie van VRO en het programma Woningbouw.²⁴ Met de woondeals is het Rijk een partnerschap met provincies en regio's aangegaan over de voortgang van de realisatie, programmering en regionale knelpunten. Hiervoor is binnen de woondeals een samenwerkingsstructuur afgesproken. De betrokkenheid van VRO bij de 21 nationaal grootschalige woningbouwgebieden is intensiever dan alleen via de woondeals. De € 7,5 miljard aan investeringen in bereikbaarheid voor de bouw van de circa 400.000 woningen tot en met 2030 is hierin een onderdeel. Vanuit het programma Woningbouw en Mobiliteit wordt er gemonitord op de gemaakte afspraken vanuit de € 7,5 miljard en de € 2,5 miljard en beheersing van de daaronder vallende projecten. Vanuit het ministerie van VRO wordt er gestuurd op de totale opgave van 100.000 woningen per jaar.

²⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/03/11/programmawoningbouw>.

4 Inzicht in voortgang, kansen en risico's en ondersteuning

Om vanuit programmabeheersing de voortgang, risico's en kansen van de afspraken over mobiliteit met als doel 100.000 nieuwbouwwoningen per jaar en de netwerkinvesteringen te bewaken, zijn inzichten vanuit de onderliggende projecten nodig. De informatievoorziening heeft een belangrijke signaalfunctie en wordt zo ingericht dat het beslisisinformatie oplevert om kansen te benutten, te kunnen helpen bij knelpunten en tijdig bij te kunnen sturen waar nodig. Daarnaast wordt de informatie benut om de Tweede Kamer te informeren (zie ook [paragraaf 3.2](#)).

4.1 Voortgangsinformatie en indicatoren

De basis van de voortgangsrapportage wordt gevormd door een overzicht waarin de voortgang van de afspraken onder het programma Woningbouw en Mobiliteit wordt weergegeven. De informatie over projecten uit de € 7,5 miljard en de € 2,5 miljard zullen apart van elkaar weergegeven worden. Per type project wordt een samenhangend beeld gegeven van:

- De voortgang over mobiliteitsprojecten uitgesplitst naar:
 - de schaalessprongen (onderdeel € 7,5 miljard)
 - de netwerkinvesteringen op de hoofdnetten spoor en weg (onderdeel € 7,5 miljard)
 - de mobiliteitsafspraken voor de bovenplanse infrastructuur voor woningbouwlocaties op de korte termijn (onderdeel € 7,5 miljard)
 - de mobiliteitspakketten (onderdeel € 7,5 miljard)
 - de mobiliteitsafspraken voor de bovenplanse infrastructuur voor woningbouwlocaties op de korte termijn (onderdeel € 2,5 miljard)
 - mobiliteitsmaatregelen in de nationaal grootschalige woningbouwgebieden (onderdeel € 2,5 miljard)
- De mijlpalen in de voorbereiding en de realisatie van de voortgang van woningbouwaantallen in de 105 locaties (WoKT), de mobiliteitspakketten, de nationaal grootschalige woningbouwgebieden en de WoKT 2.0.
- De stand van zaken met betrekking tot (de inzet van) de beschikbare budgetten.
- Informatie over kansen, risico's en de wijze waarop daarmee wordt omgegaan binnen de € 7,5 miljard en de € 2,5 miljard).

Tabel 1. Drie pijlers met indicatoren voor de voortgang en financiën van het programma

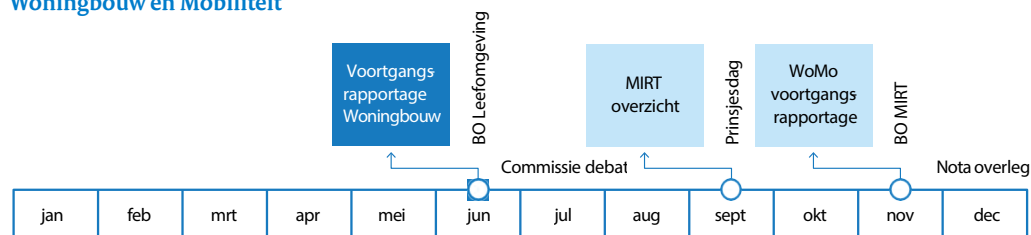
Financiën	Mobiliteit	Woningbouw (vanuit Landelijke monitor voortgang woningbouwbeleid van VRO)
• Budget(afspraken) • Toegekende middelen • Cofinanciering / totale investeringskosten • Realisatie • Vrijgevallen middelen	• Tijdlijn²⁵ - Fase MIRT traject bij grote projecten (voorbereiding, verkenning en planstudie) inclusief raming budgetten mijlpalen en benodigde documentatie - Start realisatie - (Geplande) oplevering mobiliteits voorzieningen • (Geaggregeerde) Afwijkingen ten opzichte van eerdere informatie • Oorzaken van afwijking	• Tijdlijn - Aantal woningen in programmering - Start bouw (betaalbare) woningen - Aantal gerealiseerde (betaalbare) woningen - (Geplande) oplevering (betaalbare) woningen • Afwijkingen ten opzichte van eerdere informatie: - Aantallen - Planning • Oorzaken van afwijking

²⁵ Samenhang woningbouw geldt niet voor netwerkopgaven hoofdspoor en hoofdwegenet, zoals beschreven in [tabel 2 in hoofdstuk 5](#).

Bovenstaande indicatoren worden in de jaarlijkse voortgangsrapportage nader vorm gegeven. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij lopende verantwoordingstrajecten (zie [paragraaf 4.2](#)). Hiervoor wordt de informatievoorziening cyclisch gepland in het jaarritme van het programma Woningbouw en Mobiliteit. In onderstaande figuur is dit jaarritme opgenomen waarbij aan wordt gesloten op de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving en de Bestuurlijke Overleggen MIRT.

Figuur 4 Jaarcyclus informatievoorziening programma Woningbouw en Mobiliteit

Jaarritme Programma Woningbouw en Mobiliteit



Periodiek overig:

- Woondealtafels
- Rijk-regio gebiedsteams
- DO Woningbouw en Mobiliteit
- Overlegstructuren projecten
- Beleidsinformatie - jaarlijks voor 1 juli
- SiSa-verantwoording - jaarlijks voor 15 juli

In lijn met de opdracht in het coalitieakkoord meten we *output* (bijvoorbeeld aantal gerealiseerde woningen) en niet *outcome* (bijvoorbeeld impact op het woningtekort) voor de voortgangsrapportages. Uiteindelijk draagt de ontsluiting bij aan het tot stand brengen van nieuwbouwwoningen en daarmee aan het terugdringen van het woningtekort. Naast monitoring op de output en of aan de in de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2022 en 2026 gemaakte afspraken wordt voldaan (zoals realisatie pakket voor ontsluiting, start bouw binnen 3-5 jaar), worden ook (technische, juridische, financiële, politiekbestuurlijke en maatschappelijke) risico's en kansen opgehaald en inzichtelijk gemaakt.²⁶ Hierbij gaat het om mogelijke problemen die zich tijdens de gebiedsontwikkeling en de realisatie van de mobiliteitsprojecten voor kunnen doen. Een kans is bijvoorbeeld als er met vergelijkbare maatregelen meer woningen kunnen worden ontsloten. Bij kansen gaat het daarnaast om het landelijk organiseren van gemeenschappelijke aspecten in projecten. Dat bespaart kosten in de projecten.

Het uitgangspunt is om – juist omdat er diverse regelingen in hetzelfde gebied kunnen gelden- integrale besluitvorming op gebiedsniveau te stimuleren. Zodra vanuit project/gebiedsanalyse blijkt dat er mogelijke knelpunten zijn, wordt gekeken naar de mogelijke implicaties die dat kan hebben voor de verschillende type afspraken en welke ondersteuning er mogelijk is vanuit de betrokken departementen. Kortom: het doel is zoveel mogelijk integraal de voortgang inzichtelijk te maken. De eventuele sturing daarop is afhankelijk van het type afspraak. Inzichten vanuit zowel VRO als IenW worden daartoe met de programmabeheersing gedeeld voor zover het betrekking heeft op de afspraken vanuit de € 7,5 miljard en de € 2,5 miljard.

In de evaluatie van het programma Woningbouw en Mobiliteit is ook aandacht voor de bredere maatschappelijke welvaartseffecten van het programma. Het programma wordt immers niet uitgevoerd in een geïsoleerde omgeving, maar in een bredere context waarin externe factoren de uitkomsten mede bepalen. Het gaat daarbij om effecten, die niet altijd causaal of direct zijn toe te schrijven aan de inzet van het programma, maar waaraan het programma wel bijdraagt. Om zicht te krijgen op deze effecten

²⁶ In het Programma Woningbouw is aangekondigd dat er jaarlijks wordt gerapporteerd over de gerealiseerde aantallen woningen, de knelpunten en de bereikte resultaten [...] in de grootschalige woningbouwgebieden.

en de bijdrage van het programma brengen we de brede welvaartseffecten systematisch in beeld. Daarbij hanteren we de vier thema's die door het Planbureau voor de Leefomgeving zijn onderscheiden binnen het mobiliteitsdomein: bereikbaarheid, gezondheid, leefbaarheid en veiligheid. De specifieke indicatoren per thema staan vermeld in figuur 6.

Figuur 6: Indicatoren per thema

	Bereikbaarheid	Leefomgeving	Gezondheid	Veiligheid
Impact (Uitkomst en beleving van het gebruik onder de outcome)	• Beleving bereikbaarheid • Bereikbaarheid banen • Bereikbaarheid voorzieningen	• Beleving leefomgeving • CO₂ uitstoot door mobiliteit • Stikstof uitstoot door mobiliteit • Fijnstof uitstoot door mobiliteit	• Reisbeleving per modaliteit • Aantal minuten lopen & fietsen • Geluidgehinderden per modaliteit • Trillingsgehinderden per modaliteit door mobiliteit	• Veiligheidsgevoel
Outcome (gebruik en gevolg van de maatregelen in de output)	• Modal split personenvervoer			• Veilige snelheid
Output (infrastructurele en ruimtelijke maatregelen die binnen WoMo worden ontwikkeld)	• 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

4.2 Procesaanpak voortgang, kansen en risico's

Op basis van jaarlijks aangeleverde informatie vanuit gemeenten (denk aan beleidsinformatie- en SiSa-formulieren), ontstaat er een integraal beeld van de voortgang en de risico's van zowel de individuele projecten, als de stand van zaken met betrekking tot de drie pijlers: mobiliteit, woningbouw en financiën.

De informatielijnen zoals opgezet voor de SiSa verantwoording, beleidsinformatie en de MIRT-cyclus zijn bronnen van informatie. Daarnaast volgt en beoordeelt het programma WoMo landelijke ontwikkelingen, kansen en risico's. Informatie wordt verder verzameld via het reguliere contact met de regio en de voortgangsgesprekken met gemeenten.

De gebiedsteams staan in nauw contact met de regio, waardoor er aanvullend inzicht ontstaat in de risico's en knelpunten van de verschillende maatregelen op regioniveau. De gebiedsteams vormen hiermee een belangrijke schakel in de samenwerking tussen de (decentrale) projecten en het management van het programma Woningbouw en Mobiliteit. Door de risicobeheersing grondig op te zetten en te verankeren in het programma vormt dit een goede basis voor de programmabeheersing. Het programmateam WoMo wordt hierdoor in staat gesteld te anticiperen op ontwikkelingen en risico's en kan kennis of andere middelen inschakelen om deze te beheersen.

Het proces om beleidsinformatie op te halen, is afhankelijk van het type afspraken en is hieronder beschreven. Voor de afspraken waarvoor specifieke uitkeringen worden verstrekt, wordt de bij gemeenten opgevraagde informatie zoveel als mogelijk gecombineerd om de verantwoordingslast te beperken.

- *Afspraken over bovenplanse infrastructuur voor woningbouw op korte termijn (WoKT), mobiliteitspakketten (en gebiedsmaatregelen), WoKT 2.0 en Investerings in mobiliteitsmaatregelen in de nationaal grootschalige woningbouwgebieden:* In de regelingen voor specifieke uitkeringen is opgenomen dat gemeenten jaarlijks vóór 1 juli beleidsinformatie aanleveren over de voorbereiding en realisatie van de woningbouw en de infrastructuur. Op basis van deze informatie worden afwijkingen zichtbaar in het dashboard. Via de voortgangsgesprekken wordt nadere informatie opgehaald over de afwijkingen en mogelijke oplossingen. Daarnaast worden gemeenten gevraagd naar de wijze waarop ze risico's beheersen als onderdeel van de jaarlijkse uitvraag van beleidsinformatie. De voortgangsgesprekken bieden gemeenten ook een moment waarop risico's en knelpunten besproken kunnen worden met het rijk. Voor de totale woningbouwopgave wordt de benodigde informatie gehaald uit de monitor die door VRO wordt opgesteld voor onder meer de voortgang in de woondeals.
- *Netwerkinvesteringen:* Via de opdrachtgevende directies van IenW wordt voortgangsinformatie verzameld. Bij het ophalen van informatie over de netwerkinvesteringen wordt aangesloten bij de informatie die al wordt verzameld voor het jaarlijkse MIRT Overzicht. De netwerkinvesteringen zijn niet direct gekoppeld aan één woningbouwlocatie, waardoor er voor dit programma geen aanvullende informatie (anders dan de voortgang van de realisatie en de stand van zaken het budget) nodig is over de netwerkinvesteringen.
- *Schaalsprongen (inclusief Oude Lijn):* Via de opdrachtgevende directie van IenW wordt voortgangsinformatie verzameld. Daarbij wordt aangesloten bij de informatie die al wordt verzameld voor het jaarlijkse MIRT-overzicht. Daarnaast wordt de wijze waarop de risico's worden beheerst in beeld gebracht voor de schaa sprongen. De projectbladen over de schaa sprongen in het MIRT-overzicht worden aangevuld met informatie over (de voortgang van) de woningbouw. Via de gebiedsteams of in direct contact met de projecten wordt nadere informatie opgehaald over de afwijkingen en mogelijke oplossingen.

Bij afwijkingen in de afgesproken aantallen woningen wordt er daarnaast via de sturingslijnen van de woondeals en de landelijke monitor voortgang woningbouwbeleid van VRO nadere informatie opgehaald en worden oplossingen verkend. Voorgenomen wijzigingen in het woningbouwprogramma, in mobiliteitsmaatregelen of in de planning dienen altijd gemeld te worden bij het programma Woningbouw en Mobiliteit.

Indien de wijziging substantieel van aard is, zijn dan wordt gevraagd om de consequenties voor de scope, het (oorspronkelijke) publieke tekort en/of consequenties voor de (oorspronkelijke) planning inzichtelijk te maken:

- *Substantieel:* Als de wijziging invloed zou hebben gehad op de initiële beoordeling van de aanvraag. Of als de wijziging niet binnen de scope (kwaliteit, omvang en tijd) van het project opgevangen kan worden.

Vervolgens zal het programmateam Woningbouw en Mobiliteit beoordelen of de consequenties gunstig dan wel ongunstig zijn voor het doelbereik van het programma en kan er afhankelijk van de situatie geadviseerd worden over de inzet van extra expertise of wijziging dan wel in uiterste gevallen (gedeeltelijke) terugvordering. De laatste stap hangt sterk samen met het antwoord op de vraag of de afwijkingen verwijtbaar of niet verwijtbaar zijn.

Op de inzet van extra expertise gaat [paragraaf 4.3](#) in, bijsturing en beheersing wordt beschreven in [hoofdstuk 5](#). Op een pagina op [rijksoverheid.nl](https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/volkshuisvesting/nieuwe-woningen-bereikbaar-maken) (<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/volkshuisvesting/nieuwe-woningen-bereikbaar-maken>) wordt de (geaggregeerde) voortgangsinformatie gepresenteerd. De voortgangsrapportage wordt jaarlijks, bij de Kamerbrief over de Bestuurlijke Overleggen MIRT, naar de Tweede Kamer gestuurd. De informatie in de voortgangsrapportage²⁷ is gericht op:

- de voortgang van het programma;
- eventuele veranderingen in de scope van het programma;
- de ontwikkeling van de planning van het programma;
- de ontwikkeling van de financiën van het programma, de stand uitgaven, verplichtingen en ontvangsten.;
- de ontwikkelingen met betrekking tot de aan het programma en de onderliggende projecten verbonden risico's;
- de wijze waarop het programma wordt beheerst en beheerd.

Box 4. Pilot programmatische bekostiging

Rijk en regio onderzoeken gezamenlijk de mogelijkheden van programmatische bekostiging voor de urgente woningbouwopgave en de integrale aanpak van de verstedelijkingsopgaven in de gebieden MRA en MRU door het opzetten van een pilot. Het doel van de pilot is het vergroten van de flexibiliteit in het doelmatig aan wenden van de beschikbare budgetten, zonder voorbij te gaan aan de praktische vraagstukken, randvoorwaarden en knelpunten.

In het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving 2023 zijn afspraken gemaakt over de hoofdlijnen van de pilot, inclusief de verantwoording en beleidsinformatie. Het is immers van belang om ook in de pilotgebieden de voortgang, kansen en risico van de projecten te volgen. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt over het evalueren van de pilot.²⁸ De pilot loopt op dit moment en is van kracht op elk wijzigingsverzoek op het mobiliteitspakket uit 2022 dat door de regio wordt ingediend.

4.3 Ondersteuning en facilitering van projecten: kennismanagement en leren

Hoe beter de projectbeheersing van de afzonderlijke projecten op orde is, des te beter de informatievoorziening over risico's en onzekerheden en des te effectiever en sneller ingegrepen kan worden, mocht dat nodig zijn. Het is van belang dat alle uitvoerende partijen bewust omgaan met onzekerheden en kansen, door deze te onderkennen, te beheersen en transparant mee te nemen in de besluitvorming. Vanuit het programma kunnen experts uit een expertpool hiervoor zowel een faciliterende als een toetsende rol vervullen richting de projecten. Deze experts kunnen de decentrale overheden ondersteunen en adviseren, maar nemen geen verantwoordelijkheden over van de projecten

De ervaring vanuit de grote rijksprojecten en de eerdergenoemde programma's het Hoogwaterbeschermingsprogramma, Randstad Urgent en Ruimte voor de Rivier (zie [Box 3](#)), is dat het ondersteunen van betrokken projecten met kennisdeling – vanuit het Rijk en tussen de gemeenten onderling kan helpen in de kwaliteit van de beheersing en uitvoering. Dit geldt ook voor kennisdeling over geleerde lessen vanuit de ervaringen van de projecten binnen het programma Woningbouw en Mobiliteit (zie [Box 2](#)). Door deze kennisdeling te faciliteren ondersteunen we de projecten in de kwaliteit van de aanpak. Dit betekent overigens niet dat verantwoordelijkheden van de projecten worden overgenomen, maar geeft wel uiting aan een goede samenwerking tussen het programma en de projecten en tussen Rijk en regio.

²⁷ De onderwerpen in de voortgangsrapportage zijn ontleend aan het Governance-model Grote Projecten (2014).

²⁸ In het BO MIRT 2022 is afgesproken om in Eindhoven de bijdragen vanuit Rijk, regio en private partijen voor de regionale projecten (Mobiliteitstransitiepakket, Multimodale Knoop en HOV4) onder te brengen in een gezamenlijk programmafonds. Hierover zijn (nog) geen nadere afspraken gemaakt.

Het onderdeel kennismanagement en leren nemen we daarom ook mee in het programma Woningbouw en Mobiliteit. Om projecten te ondersteunen zetten we experts uit een expertpool in op verschillende thema's zoals woningbouw, mobiliteit, project en risicobeheersing, markt(benadering) en aanbesteding. Ervaringen die door het Rijk zijn opgedaan bij het beheersen van projecten en de kritische succesfactoren die daaruit zijn gedestilleerd, zullen worden gedeeld met de decentrale overheden. Daarnaast faciliteren we projecten en decentrale overheden bij het (onderling) delen van geleerde lessen. De kennisbehoefte van de projecten en regio's kan echter verschillen. Om relevante ondersteuning te bieden zullen we hier zoveel mogelijk risicogestuurd en op basis van kansen en vraaggestuurd invulling aan geven. In het algemeen maken we voor de organisatie van kennismanagement onderscheid tussen de behoefte van de verschillende projecten naar het verschil in sturing en kaders:

1. Schaa sprongen onder verantwoordelijkheid van regio's (bestuursovereenkomsten)
2. Projecten die onder verantwoordelijkheid van de gemeente worden uitgevoerd (specifieke uitkeringen)
3. Projecten die onder verantwoordelijkheid van RWS en ProRail worden uitgevoerd (intern opdrachtgever – opdrachtnemerschap).

Schaa sprongen onder verantwoordelijkheid van regio's

De schaa sprongen kennen een eigen governancestructuur waarin inhoudelijke beslissingen over het project worden genomen. De afgesproken aantallen woningen in de Bestuurlijke Overleggen MIRT van 2022 en 2026 zijn onderdeel van de bestuursovereenkomsten. IenW is één van de betrokken partijen en heeft onder andere de rol om de kwaliteit van de verkenning – waaronder het in beeld brengen van versoberingsopties – te borgen, zonder de verantwoordelijkheden in het project van de regio over te nemen. Vanuit kennis over grote projecten en de beheersing daarvan, kunnen het programma Woningbouw en Mobiliteit en IenW ondersteunen bij het opzetten en inrichten van projectbeheersing. Voorbeelden zijn het informatieprofiel en kwaliteit van te nemen besluiten en trechtering, waarbij varianten afvallen.

Projecten die onder verantwoordelijkheid van de gemeente worden uitgevoerd

Op basis van eerdere ervaringen en gesprekken met experts en gemeenten tot nu toe, blijkt dat er bij gemeenten behoefte is aan:

- Expertise bij het oplossen van knelpunten in de woningbouw. Zie bredere aanpak vanuit Programma Woningbouw.²⁹
- Expertise op het terrein van aanbesteden infrastructuur, zeker in combinatie met gebiedsontwikkeling. Het gaat daarbij ook om financiële en juridische vraagstukken gerelateerd aan de realisatie van mobiliteitsvoorzieningen.
- Uitwisselen van kennis en uniformiteit in diverse mobiliteitsmaatregelen, zoals via de hubs-academy van het programma mobiliteitshubs.
- Expertise op het terrein van project en risicobeheersing.

Bovenstaande expertises zijn beschikbaar in het Expertteam, waar afhankelijk van behoefte projecten een beroep kunnen doen op ondersteuning. Ook worden meer reguliere instrumenten als bijeenkomsten, handreikingen, brochures en standaardisatie van werk wijzen ingezet. Tot slot kunnen de gebiedsteams ook een rol spelen.

²⁹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/03/11/programmawoningbouw>.

Projecten die onder verantwoordelijkheid van RWS en ProRail worden uitgevoerd

Bij de netwerkinvesteringen is IenW opdrachtgever. De kwaliteit van de risicobeheersing wordt op peil gehouden door toepassing van het MIRT spelregelkader (september 2022). Dit behelst onder meer toepassen van de juiste informatie profielen voor te nemen besluiten (startbeslissing, voorkeursalternatief en Tracébesluit), IPMrollen³⁰, audit teams, gate reviews, leerlijnen binnen RWS, etc. De projecten worden gestimuleerd om de MIRT-spelregels strikt na te leven.³¹

Zo wordt de validatie van risico's zichtbaar gemaakt aan de hand van een toetsformulier c.q. informatie-profiel. Daarnaast worden in bestuurlijke convenanten tijdens de verkenning en planuitwerking standaard lijsten met opties ingebouwd waarlangs versoberd kan worden in het geval er een overschrijding van het taakstellend budget dreigt. Verder wordt de systematiek van gate reviews door reviewteams bij projecten en programma's breder toegepast en *checks and balances* rondom de naleving.

³⁰ IPM staat voor Integraal Projectmanagement. Zie bijvoorbeeld: <https://www.rijkswaterstaat.nl/zakelijk/zakendoen-metrijkswaterstaat/werkwijzen/werkwijzeingww/werkeninprojecten/integraalprojectmanagement>.

³¹ Kamerstukken II, 2021/22, 35925 A, nr. 76.

5 Bijsturing en kaders voor beheersing

De diversiteit aan gemaakte afspraken over de ontsluiting en bereikbaar maken van nieuwe woningbouwlocaties, betekent ook diversiteit in het opzetten van het beheersen van de risico's en de daarvoor in te zetten instrumenten. De verantwoordelijkheden voor de uitvoering van de gemaakte afspraken verschilt, waardoor ook de primaire verantwoordelijkheid voor de beheersing van projecten verschilt. In onderstaande tabel zijn de typen projecten beschreven, waarbij ook een onderscheid is gemaakt tussen welke partij er verantwoordelijk is voor de uitvoering en beheersing.

Tabel 2. Typen projecten en verantwoordelijkheden

Wat	Verantwoordelijk	Kader voor sturing	Verantwoording
Onder de € 7,5 miljard			
Schaalsprongen (exclusief Oude Lijn)	Regio ³²	Bestuurlijke overeenkomsten	MIRT-cyclus
Oude Lijn conform scope NGF	NS, ProRail voor lijnen, knopen en stations (hoofdinfrastructuur). De gemeenten voor de omliggende gebiedsontwikkelingen en lokale/regionale infrastructuur.	MIRT spelregelkader voor hoofdinfrastructuur. Voor gemeentelijke delen bestuursovereenkomsten.	MIRT-cyclus
Mobiliteitspakketten	Gemeente	Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw	SiSa en beleidsinformatie
Netwerkopgaven hoofdwegennet	IenW beleid / RWS**	MIRT spelregelkader	MIRT-cyclus
Netwerkopgaven hoofdspoor-net	IenW beleid / ProRail**	MIRT spelregelkader	MIRT-cyclus
Afspraken bovenplanse infrastructuur voor woningbouw korte termijn	Gemeente	Regeling specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur	SiSa- en beleidsinformatie
Onder de € 2,5 miljard			
Afspraken bovenplanse infrastructuur voor woningbouw korte termijn II	Gemeente	Brede spuk-regeling woningbouw en mobiliteit	SiSa- en beleidsinformatie
Afspraken nationaal groot-schalige woningbouwgebieden	Gemeente	Brede spuk-regeling woningbouw en mobiliteit	SiSa- en beleidsinformatie
Werkzaamheden aan het rijksareal	IenW beleid / RWS / ProRail**	MIRT-spelregels en/of Bestuurs-overeenkomst	MIRT-overzicht of separate rapportage conform Bestuursovereenkomst

** De verantwoordelijkheid is afhankelijk van de MIRTfase waarin een project zich bevindt. Dit is beleid bij verkenning en planuitwerking; RWS of ProRail bij realisatie.

³² De verantwoordelijkheidsverdeling verschilt per project.

De kaders voor de beheersing van de verschillende gemaakte afspraken worden weergegeven in bovenstaande tabel. Daarbovenop en voor alle afspraken binnen de € 7,5 miljard en de € 2,5 miljard aan rijksbijdrage gelden bij onvermijdbare kostenstijgingen de volgende principes, welke in de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2022 en 2026 zijn afgesproken:³³

1. het optimaliseren binnen gewenste scope en budget;
2. indien geen gewenst effect, het aanpassen van de scope (binnen budget);
3. faseren, uitstellen of stopzetten van het project;
4. programmatisch faseren van projectenportefeuille in nationaal grootschalige woningbouwgebieden.

Rijk en gemeente'(n) en/of regio treden treden in overleg over een combinatie van deze maatregelen op basis van het beschikbare budget.

Met de regio's worden – alleen in het kader van de uitwerking van bovenstaand principe – de grootschalige woningbouwlocaties bedoeld. Het gaat bij dit principe in eerste instantie om de projectenportefeuille in een grootschalige woningbouwlocatie.

Grootschalige woningbouw is immers nodig omdat het tekort in een aantal regio's zo groot is, dat alleen kleine en middelgrote locaties onvoldoende woningen zouden opleveren. In tweede instantie wordt – vanuit die regionale woningbouwbehoefte – daarom gekeken naar de MIRT-regio.

Bij het beheersen van de risico's bij de middelen voor het programma Woningbouw en Mobiliteit gelden daarnaast de volgende uitgangspunten:

- Het totale budget van de € 7,5 miljard (prijsspeil 2022) en de € 2,5 miljard (prijsspeil 2025) uit het Mobiliteitsfonds ten behoeve van woningbouw en mobiliteit (zolang het budget op het Mobiliteitsfonds staat inclusief door het ministerie van Financiën uitgekeerde indexering over dat budget) is taakstellend. Bij tegenvallers dient herprioritering binnen het totale programma van de € 7,5 miljard of de € 2,5 miljard plaats te vinden.
- Toegekende bijdragen (zolang de betreffende budgetten op het Mobiliteitsfonds staan inclusief door het ministerie van Financiën uitgekeerde indexering over dat budget) uit de € 7,5 miljard en de € 2,5 miljard voor woningbouw en mobiliteit aan individuele projecten zijn taakstellend.
- Bij de schaa sprongen en de netwerkinvesteringen worden daarbij de MIRT-spielregels gevolgd.
- De uitbetaling van middelen voor de schaa sprongen en de netwerkinvesteringen wordt gekoppeld aan het behalen van mijlpalen. Daardoor behoudt het programma flexibiliteit onder andere ten aanzien van de fasering van projecten en het – in uiterste gevallen – stoppen van projecten binnen het programma. Hierdoor is (her)prioritering binnen het programma mogelijk.
- Vrijvallende middelen binnen het totale taakstellende budget van € 7,5 miljard voor woningbouw en mobiliteit worden ingezet voor eventuele tekorten bij projecten die middelen ontvangen uit de € 7,5 miljard voor woningbouw en mobiliteit. Vrijvallende middelen fungeren zo als risico reservering.
- Vrijgevallen middelen binnen het totale budget van € 2,5 miljard voor woningbouw en mobiliteit worden ingezet voor eventuele tekorten bij projecten die middelen ontvangen uit de € 2,5 miljard voor woningbouw en mobiliteit. De vrijgevallen middelen fungeren zo als risicoreservering.
- Indien er vrijgevallen middelen naar eventuele tekorten gaan, dan geldt ook hier voor gemeenten een minimale cofinancieringseis.
- Indien middelen vrijvallen binnen het totale budget van € 7,5 miljard voor woningbouw en mobiliteit, vloeien deze middelen terug naar de € 7,5 miljard, tenzij er door IenW en VRO in de Bestuurlijke Overleggen MIRT bestuurlijke afspraken worden gemaakt over de inzet van (een deel van) de vrijgevallen middelen voor het programmatisch faseren van projectenportefeuille in de regio.
- Indien middelen vrijvallen binnen het totale budget van € 2,5 miljard voor woningbouw en mobiliteit, vloeien deze middelen terug naar de € 2,5 miljard, tenzij er door IenW in afstemming met VRO in de Bestuurlijke Overleggen MIRT bestuurlijke afspraken worden gemaakt over de inzet van (een deel van) de vrijgevallen middelen voor het programmatisch faseren van projectenportefeuille in de regio.
- Binnen de middelen voor woningbouw en mobiliteit worden – in lijn met de systematiek bij het Mobiliteitsfonds (zie [Box 4](#)) – geen schotten geplaatst tussen vervoersmodaliteiten.
- Er worden in principe geen nieuwe (woningbouw of mobiliteit) projecten toegevoegd aan het programma. De ervaring leert dat er wel verzoeken zullen worden gedaan voor nieuwe projecten. Bij de inzet van vrijgevallen middelen hebben projecten die reeds middelen hebben ontvangen uit de € 7,5 miljard of de € 2,5 miljard voor woningbouw en mobiliteit prioriteit boven nieuwe projecten. Op basis van het afweegkader dat is gehanteerd bij de verdelingen van de middelen in 2022 en 2026

³³ Deze principes zijn opgenomen in Kamerstukken II, 2022/23, 36200A, nr. 9 en in dit plan nader uitgewerkt.

wordt een advies geformuleerd over verzoeken voor (aanvullende) bekostiging. Projecten kennen de verplichting om het programmateam te informeren over mee- en tegenvallers in de uitvoering. Over de omgang met deze mee- en tegenvallers zal jaarlijks een integrale afweging worden gemaakt. De minister van IenW kan afwijken van het proces en vooruitlopend op de integrale afweging een besluit nemen.

De minister en de staatssecretaris van IenW en de minister van VRO besluiten jaarlijks gezamenlijk over de inzet van vrijgevallen middelen binnen de € 7,5 miljard. De minister en de staatssecretaris van IenW besluiten jaarlijks in afstemming met de minister van VRO over de inzet van vrijgevallen middelen binnen de € 2,5 miljard. De nieuwe afspraken worden in de Bestuurlijke Overleggen MIRT vastgelegd. De gemaakte afspraken worden bij de eerste suppletoire begroting budgettair verwerkt.

Middelen kunnen vrijvallen doordat projecten of onderdelen daarvan worden stopgezet, of doordat de na de (eind)verantwoording vastgestelde kosten lager is en daarmee de rijksbijdrage wordt bijgesteld. Het stopzetten van projecten kan nodig zijn indien de kosten hoger uitvallen en de regio (of het Rijk bij rijksprojecten) geen of onvoldoende extra middelen beschikbaar kan stellen. Ook kunnen projecten worden stopgezet indien de decentrale overheden daartoe besluiten.

De principes en uitgangspunten die hierboven zijn beschreven, zijn nader uitgewerkt in een handelingskader per type afspraak en voor het programmatisch faseren van projectenportefeuille in de regio in bijlage 1 tot en met bijlage 3. Deze handelingskaders vormen de basis voor de werkwijze van Rijk en regio.

De werkwijze vanuit het Mobiliteitsfonds wordt voor de MIRT-projecten meegenomen in de programma beheersing die het Rijk, in afstemming met de regio's, inricht voor de afspraken over woningbouw en mobiliteit (€ 7,5 miljard en € 2,5 miljard).

Box 4. Spelregels Mobiliteitsfonds

De middelen bedoeld voor de ontsluiting van nieuwe woningen zijn conform de afspraak uit het coalitieakkoord en het regeerprogramma toegevoegd aan het Mobiliteitsfonds van IenW. De besteding van de middelen moet daarom aansluiten bij de Wet Mobiliteitsfonds. De algemene begrotingsregels van het kabinet om de overheidsuitgaven te kunnen beheersen zijn ook van toepassing op uitgaven op grond van het Mobiliteitsfonds (zie ook de begrotingsregels 2022-2025).³⁴

Hieronder wordt een tweetal uitgelicht:

1. In het voorjaar vindt één integraal hoofdbesluitvormingsmoment plaats over de middelen in het Mobiliteitsfonds. De rest van het jaar staat in het teken van beheersing. Kostenstijgingen in de verkenning en planning en studiefase zijn geen acute tegenvallers en besluitvorming hierover vindt plaats bij dat integrale afwegingsmoment.
2. Tegenvallers die buiten het integrale hoofdbesluitvormingsmoment acuut van dekking moeten worden voorzien, worden gedekt uit beschikbare middelen van het programma Woningbouw en Mobiliteit.

Het Mobiliteitsfonds wordt in beginsel ieder jaar geïndexeerd volgens de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI).

Deze index wordt geraamd door het Centraal Planbureau (CPB). De ontvangen IBOI van het ministerie van financiën wordt vervolgens toegevoegd aan de onderliggende projectbudgetten.

³⁴ <https://www.rijksfinancien.nl/sites/default/files/bestanden/formatie2021/Begrotingsregels%202022-2025.pdf>

Voor de afspraken voor het ontsluiten en bereikbaar maken van nieuwe woningen vormt de reguliere verantwoordelijkheidsverdeling tussen de overheden de basis. Bij afwijkingen van de gemaakte afspraken volgt ambtelijk én bestuurlijk overleg.

Voor de schaa sprongen en de gemeentelijke delen van de Oude Lijn worden bestuursovereenkomsten opgesteld.³⁵

Daarin dient minimaal te worden opgenomen wat de scope, de planning, het budget en de risicoverdeling tussen de partijen is. Tevens wordt hierin de governance vastgelegd. Onderdeel van de bestuurs-overeenkomst betreft daarnaast afspraken over hoe te handelen in een geval van mee en tegenvallers, een (potentieel) tekort en aanbestedingsresultaten. Ook voor de andere projecten en de netwerkinvesteringen waarvoor een bestuursovereenkomst wordt opgesteld wordt binnen lenW de voortgang gemonitord.

Indien er beslisinformatie moet worden voorbereid voor een desbetreffende stuurgroep zal dit binnen het programmteam worden georganiseerd. De teamleden uit het programmteam of indien daar sprake van is de vertegenwoordiger van lenW in de governance onder het opdrachtgeversoverleg van het betreffende project bereiden dan de standpuntbepaling van het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit en de Stuurgroep lenW voor de schaa sprong of netwerkinvestering voor ten behoeve van de rijksinbreng in het desbetreffende Opdrachtgeversoverleg.³⁶

³⁵ 32 In lijn met het Beheersmodel Grote projecten (2016) worden bestuursovereenkomsten opgesteld voor projecten die samen met bestuurlijke partners worden uitgevoerd.

³⁶ Dit is in lijn met het Governance model Grote Projecten (2014).

Bijlagen

Bijlage 1 - Handelingskader voor de specifieke uitkeringen

Het handelingskader heeft als doel dat gelijke gevallen gelijk worden behandeld. Het handelingskader bestaat uit diverse componenten:

- voorwaarden voor het aanpassen van afspraken zoals vastgelegd in beschikkingen voor de bovenplanse infrastructuur voor woningbouw op korte termijn en de brede specifieke uitkering mobiliteit en gebied;
- de wijze waarop invulling wordt gegeven aan programmatisch faseren van projectenportefeuille in de regio;
- richtlijnen in welke situatie middelen worden teruggevorderd indien de gemaakte afspraken niet (volledig) worden nagekomen.

Een belangrijk element in het handelingskader is de scope van de verschillende typen afspraken. Deze scope van de afspraken die zijn opgenomen in de specifieke uitkering woningbouw op korte termijn en de brede specifieke uitkering mobiliteit en gebied zijn hieronder beschreven.

Scope projecten bovenplanse infrastructuur voor woningbouw op korte termijn

Het merendeel van de afspraken bij de verdeling van de € 2,5 miljard voor bereikbare woningbouw zal met een regeling voor specifieke uitkering (SPUK) beschikt worden aan gemeenten. Een aantal (deel)afspraken betreft werkzaamheden aan het rijksareaal, bijvoorbeeld aan spoor, stations of rijkswegen. Voor deze (deel)afspraken, die niet via een SPUK-regeling lopen, verleent IenW een opdracht aan ProRail of RWS voor de uitvoering en zal de nadere governance, risicoverdeling en het handelingskader tussen rijk en regio worden uitgewerkt in een bestuurlijke overeenkomst. Voor dit type afspraken is de scope:

- Start van de realisatie op korte termijn.
Dat geldt zowel voor de woningen als voor de mobiliteitsmaatregelen. Voor de afspraken uit de € 7,5 miljard geldt dat de realisatie uiterlijk 31 december 2027 moet zijn gestart. Voor de afspraken uit de € 2,5 miljard geldt dat de realisatie uiterlijk 31 december 2030 moet zijn gestart. Deze mijlpalen komen terug in de ministeriële regelingen voor specifieke uitkeringen onder de beide budgetten.
- Maatregelen in relatie tot de beoordelingscriteria 2022 en 2025.
De criteria voor de oorspronkelijke toekenning van de middelen, zoals beschreven in [bijlage 4](#) en in de toelichting bij de regeling specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur en de toekomstige regeling voor de korte termijn afspraken voor de € 2,5 miljard, blijven van toepassing. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om mate van koppeling tussen woningbouw en de gevraagde mobiliteitsinvesteringen of een woningbouwplan dat nabij een IMA³⁷ knelpunt ligt in combinatie met beperkt flankerend beleid.
- Aantal (betaalbare) woningen.
Het aantal (betaalbare) woningen dat wordt gebouwd, wordt niet lager dan is opgenomen in de beschikking. Het doel van de inzet van de middelen is immers het verminderen van het woningtekort. Waar bij de Wokt 7,5 betaalbaarheid wel een criterium was, speelt dit aspect geen rol bij de korte termijn afspraken uit de € 2,5 miljard. Het aandeel van twee derde betaalbare woningbouw op regionaal niveau, is opgenomen in het wetsvoorstel “Versterking regie op volkshuisvesting”. Hiermee ziet het rijk toe op de realisatie en behoud van betaalbare woningbouw.³⁸

³⁷ IMA staat voor Integrale Mobiliteitsanalyse.

³⁸ <https://www.volkshuisvestingnederland.nl/onderwerpen/aanpak-woningnood/wet-versterking-regie-volkshuisvesting>

Scope mobiliteitspakketten

Voor dit type afspraken is de scope:

- Start van de realisatie op middellange termijn.
Dat geldt zowel voor de woningen als voor de mobiliteit. Dit is vastgelegd in de ministeriële regeling.
- Maatregelen in relatie tot het afweegkader 2022 en 2026.
De criteria uit het afweegkader voor de oorspronkelijke toekenning van de middelen, zoals beschreven in [bijlage 5](#) en in de toelichting bij de brede regeling specifieke uitkering mobiliteit en gebied, blijven van toepassing. Het gaat daarbij met name om de woningbouwwaarde en de bereikbaarheidswaarde.
- Aantal (betaalbare) woningen.
Het aantal (betaalbare) woningen dat wordt gebouwd, wordt niet (substantieel) lager dan is opgenomen in de beschikking. Het doel van de inzet van de middelen is immers het verminderen van het woningtekort.

Voorwaarden en werkwijze aanpassen afspraken

In de SPUK regelingen voor de mobiliteitspakketten en de WoKT zijn de afspraken die zijn gemaakt in de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 2022, de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2022 en de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 2023 juridisch vastgelegd. Voor de afspraken uit de € 2,5 miljard wordt in 2026 een nieuwe regeling gepubliceerd.

Het kan wenselijk zijn om een afspraak – en dus een beschikking – aan te passen vanwege voortschrijdend inzicht. In dat geval is een wijzigingsbesluit nodig. In onderstaand handelingskader is de balans gezocht tussen voldoende flexibiliteit voor gemeenten bij de uitvoering van de afspraken en de werklast van zowel Rijk als gemeenten.

Indien een gemeente een verzoek doet voor het aanpassen van een beschikking, gelden de volgende overwegingen en voorwaarden:

1. Er heeft in 2022, 2023 en 2025 een selectie plaatsgevonden van gemeenten c.q. projecten waarvoor rijksmiddelen beschikbaar zijn gesteld. Plannen en infrastructurele voorzieningen die niet aan de voorwaarden voldeden, zijn daarbij afgevalen. Het is onwenselijk dat er achteraf plannen en infrastructurele voorzieningen middelen ontvangen die in 2022, 2023 en 2025 niet door de selectie zouden zijn gekomen. Daarom geldt de voorwaarde:
De voorgestelde wijziging van de afspraak voldoet aan de criteria voor toekenning van de middelen, zoals beschreven in de toelichting bij de regeling voor bovenplanse infrastructuur voor woningbouw op korte termijn en de toelichting bij de onder de € 2,5 miljard op te stellen regeling specifieke uitkering woningbouw en mobiliteit.
2. In lijn met het voorgaande punt geldt:
De voorgestelde wijziging van de afspraak voldoet aan de regeling specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur. De tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw of de nieuwe regeling die wordt opgesteld voor woningbouw op korte termijn voor afspraken uit de € 2,5 miljard. Een belangrijk onderdeel van de regeling specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur en de tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw is dat een wijziging kan worden toegestaan mits dezelfde woningbouwlocatie wordt ontsloten en de infrastructurele voorziening ziet op dezelfde vervoersmodaliteit als waarvoor eerder de specifieke uitkering is verleend. De gedachte hierachter is dat de aanvraag beoordeeld is op basis van een bepaalde (mix voor) ontsluiting van de wijk. Daarbij is besloten om middelen beschikbaar te stellen voor bepaalde maatregelen (waaronder bijvoorbeeld een fietstunnel). Als in een later stadium blijkt dat een andere maatregel toch beter is (bijvoorbeeld een fietsbrug) is dit (in principe) toegestaan aangezien de wijk nog steeds een fietsontsluiting krijgt. Bij de beoordeling van de oorspronkelijke aanvraag is immers besloten dat een ontsluiting per fiets nodig is. Andersom: als een ontsluiting voor fietsers uit de plannen wordt geschrapt: hoe komen fietsers dan nog (goed) de wijk uit?
3. Voor de afspraken die gemaakt worden voor de € 2,5 miljard aan woningbouw en mobiliteitsmiddelen wordt een nieuwe regeling opgesteld. In deze regeling wordt de mogelijkheid geboden om gedurende de looptijd van de regeling een maatregel te wijzigen voor een maatregel met (een) andere vervoersmodaliteit, mits voldoende is onderbouwd hoe het nieuwe voorstel minimaal dezelfde bijdrage levert als het initiële plan aan de ontsluiting van de woningbouwlocatie(s). De reden hiervoor is dat gemeenten

- zo meer ruimte hebben om gaandeweg tot mogelijke beter passende oplossingen te komen voor de bovenplanse ontsluiting van het gebied. Hiernaast beperkt dit ook de administratieve lasten voor zowel gemeenten als het rijk. Hierbij blijft de rijksbijdrage taakstellend.
4. Aangezien de rijksbijdrage taakstellend is en er afspraken zijn over de bijdrage van de regio, geldt de voorwaarde dat de totale rijksbijdrage niet hoger wordt en de totale investering niet lager zonder dat de rijksbijdrage evenredig wordt verlaagd.
 5. Het uiteindelijke doel van de inzet van de middelen is het realiseren van bereikbare en goed ontsloten woningen en daardoor het verminderen van het woningtekort, zonder dat dit de druk op de hoofdnetwerken verzaamt. Er zal daarom bij afwijkingen in de woningbouwaantallen in gesprek worden gegaan met de gemeenten om na te gaan wat de oorzaken zijn van het niet kunnen realiseren van de woningen. Centraal staat daarbij de vraag of de afwijking verwijtbaar of niet verwijtbaar is.

Indien een gemeente een verzoek doet voor aanpassing van de beschikking wordt via een verkennend gesprek met de gemeente de consequenties voor (de scope van) het project achterhaald. Het gesprek met de gemeente wordt gevoerd door (de trekkers van) het gebiedsteam (de MIRT regiocoördinator en de gebiedsregisseur). Voor meer inzicht in de regionale situatie zal er door de gebiedsregisseur ook informatie worden ingewonnen via de governance van regionale woondeals. Waar nodig wordt een expert uit de expertpool ingezet om een gemeente te ondersteunen bij het zoeken van een oplossing voor de (negatieve) consequenties. De MIRT regiocoördinator en de gebiedsregisseur stellen een advies op aan de hand van bovenstaande stappen en betrekken relevante collega's uit het rijksgebiedsteam. Waar nodig wordt advies gevraagd aan externe deskundigen.

Het uiteindelijke advies³⁹ van het gebiedsteam voor aanpassing van afspraken onder de regeling voor bovenplanse infrastructuur voor woningbouw op korte termijn of het mobiliteitspakket zal worden besproken door de directeurs van het programma Woningbouw en Mobiliteit (de programmadirecteur Grootschalige Woningbouw (VRO) en de directeur Mobiliteit en Gebieden (IenW)). Het besluit dat zij nemen wordt vervolgens ter kennisname in het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit neergelegd. De bewindspersonen worden periodiek geïnformeerd over de aanpassingen.

Elk voorstel van een gemeente dat niet aan de voorwaarden voldoet, zal met een ambtelijk advies worden voorgelegd aan het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit en vervolgens aan de bewindspersonen. Om te borgen dat gelijke gevallen gelijk worden behandeld, worden verzoeken van gemeenten verzameld zodat deze gelijktijdig kunnen worden besproken. Bovendien worden de (voorgestelde) wijzigingen en de bijbehorende besluiten gemonitord, om een consistente werkwijze te bereiken.

De Tweede Kamer wordt over de wijzigingen (geaggregeerd) geïnformeerd.

Schematisch ziet het proces er als volgt uit:



³⁹ Over verzoeken voor wijziging van de afspraken over het gebiedsbudget wordt dus niet besloten in het programma Woningbouw en Mobiliteit.

De hierboven beschreven werkwijze zal worden geëvalueerd om zo de leerpunten te kunnen verwerken in de volgende afweegmomenten. Daarbij zal ook de werkwijze bij de pilot programmatische bekostiging (zie [Box 3](#)) worden betrokken. Naar verwachting zal het ook mogelijk zijn om beleidsmatige leerpunten te destilleren uit de aanpassingen die gemeen ten vragen. Het is aan de verantwoordelijke directies om deze leerpunten – via deelname aan het gebiedsteam – te verzamelen en te analyseren.

Programmatisch faseren van de projectenportefeuille in de regio

In [hoofdstuk 5](#) zijn de principes beschreven die in de Bestuurlijke Overleggen MIRT 2022 zijn afgesproken, waaronder: Programmatisch faseren van de projectenportefeuille in de regio. Programmatisch faseren van de projectenportefeuille gebeurt in eerste instantie binnen een grootschalige woningbouwlocatie en in tweede instantie binnen een MIRT-regio (zie ook [hoofdstuk 5](#)). Daarbij kunnen zowel afspraken over bovenplanse infrastructuur voor woningbouw op korte termijn als mobiliteitsafspraken uit de brede regeling specifieke uitkering mobiliteit en gebied worden betrokken.

Box 5. Voorbeelden programmatisch faseren

In regio Y zijn de volgende afspraken gemaakt:

- 5 afspraken over woningbouw op korte termijn met 3 gemeenten. Het gaat om 2 woningbouwlocaties in gemeente A; 2 woningbouwlocaties in gemeente B; en 1 woningbouwlocatie in gemeente C.
- een mobiliteitspakket in gemeente B.
- een schaalsprong: een tramverbinding in gemeente A. De tramlijn verbindt beide woningbouwlocaties in gemeente A en de woningbouwlocatie in gemeente C met het treinstation in gemeente A.
- een netwerkingreep: aanpassingen aan de ringweg om de stad in gemeente A.
- Het gaat om 2.000 woningen (voor de verschillende locaties in de regio samen) tot en met 2030, 1.500 woningen na 2030.

Scenario 1: De aanleg van de tramlijn blijkt duurder te zijn dan begroot. Bij de afspraken over bovenplanse infrastructuur voor woningbouw op korte termijn in gemeente C is de verwachting dat er budget over is nadat alle afgesproken infra structurele voorzieningen maatregelen zijn gerealiseerd.

Gemeente A en gemeente C stellen aan het gebiedsteam voor om het in gemeente C resterende budget in te zetten voor de tramverbinding. Na een gesprek van het gebiedsteam met de gemeente, wordt het voorstel door het gebiedsteam getoetst aan de hand van het afweegkader en van een advies voorzien. In scenario 1 wordt het voorstel met positief advies aan het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit voorgelegd.

Scenario 2: De aanleg van de tramlijn blijkt duurder te zijn dan begroot. Gemeente A vraagt het gebiedsteam of het is toegestaan om budget vrij te spelen door niet alle maatregelen van het mobiliteitspakket uit te voeren en dat budget in te zetten voor de tramverbinding.

Na een gesprek van het gebiedsteam met de gemeente en mogelijk de inzet van een expert uit de expertpool, wordt het voorstel door het gebiedsteam getoetst aan de hand van het afweegkader en van een advies voorzien. Indien de nieuwe woningen niet zo goed worden ontsloten als bij de toekenning van de middelen, wordt het voorstel met een negatief advies aan het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit voorgelegd. Er wordt dan immers niet voldaan aan het afweegkader dat is gehanteerd bij de toekenning van de middelen. Indien de nieuwe woningen even goed (of zelfs beter) worden ontsloten als bij de toekenning van de middelen, wordt het voorstel met een positief advies aan het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit voorgelegd.

Scenario 3: Er is in regio Y onvoldoende stikstof ruimte om zowel de maatregelen van het

mobilitéitspakket als de netwerkingreep uit te voeren. De netwerkinvesteringen in andere regio's die middelen krijgen uit de € 7,5 miljard liggen stil vanwege stikstof.

Gemeente A en gemeente B stellen aan het gebiedsteam voor om de stikstof ruimte van het mobiliteitspakket in te zetten voor de netwerk ingreep. Na een gesprek van het gebiedsteam met de gemeente, wordt het voorstel door het gebiedsteam getoetst aan de hand van het afweegkader en van een advies voorzien. In scenario 3 wordt het voorstel met positief advies aan het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit voorgelegd, mits het alleen gaat om schuiven in de tijd. Dan kunnen de 3.500 woningen (2.000 woningen tot en met 2030, 1.500 woningen na 2030) wel worden ontsloten.

Ook een voorstel om de stikstof ruimte van de netwerk ingreep in te zetten voor het mobiliteitspakket wordt met positief advies aan het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit voorgelegd, mits het alleen gaat om schuiven in de tijd.

Ook dan kunnen de 3.500 woningen (2.000 woningen tot en met 2030, 1.500 woningen na 2030) wel worden ontsloten.

Scenario 4: Er is in regio Y onvoldoende stikstof ruimte om zowel de maatregelen van het mobiliteitspakket als de netwerkingreep uit te voeren. De netwerkinvesteringen in andere regio's die middelen krijgen uit de € 7,5 miljard liggen stil vanwege stikstof.

Gemeente A en gemeente B stellen aan het gebiedsteam voor om de stikstof ruimte van het mobiliteitspakket in te zetten om een andere woningbouwlocatie (waar geen afspraken over zijn gemaakt in het kader van de € 7,5 miljard) te ontsluiten. Na een gesprek van het gebiedsteam met de gemeente, wordt het voorstel door het gebiedsteam getoetst aan de hand van het afweegkader en van een advies voorzien. In scenario 4 wordt het voorstel met negatief advies aan het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit voorgelegd. Er worden geen nieuwe (woningbouw of infrastructuur) projecten toegevoegd.

Box 6. Verantwoordingsregime voor projecten onder de € 2,5 miljard die ook zien op infrastructurele voorzieningen die in projecten onder de € 7,5 miljard zijn opgenomen.

Indien er nieuwe woningen tegenover staan is het mogelijk dat er middelen uit de € 2,5 miljard euro worden toegekend aan projecten waarvan infrastructurele voorzieningen deel uitmaken die ook opgenomen zijn binnen projecten onder de € 7,5 miljard euro.

Dit houdt in dat er op (delen van) projecten twee regelingen en bijbehorende verantwoordingsregimes van toepassing kunnen zijn. Ten aanzien van de termijnen wordt daar als volgt mee omgegaan:

- De termijnen uit de oorspronkelijke beschikking blijven van kracht. De via een specifieke uitkering middelen beschikbaar gestelde middelen voor de betreffende infrastructurele maatregel zijn indertijd immers toegekend onder de verplichting dat de infrastructurele maatregel binnen de geschetste termijn – uiterlijk 31 december 2035 – wordt afgerond.
- Voor de realisatie van de aan de specifieke uitkering onder de € 7,5 miljard gekoppelde woningen geldt dat daarin niets veranderd met het toevoegen van nieuwe woningen onder de € 2,5 miljard. De termijn waarop gestart moet worden met de laatste te realiseren woning blijft daarmee op 31 december 2030 liggen.

Voorbeeld

Gemeente Ceeburg heeft een SPUK van € 10 miljoen onder de regeling woningbouw op korte termijn (SPUK WoKT) toegekend gekregen om via de realisatie van een spoortunnel de bereikbaarheid van 350 nieuwe woningen te verbeteren.

In de uitwerking van de plannen is de gemeente tegen hogere kosten aangelopen en kan zij het project niet binnen budget uitvoeren. Bij de uitwerking heeft de gemeente ook een manier gevonden om 250 woningen aan de rand van het plangebied toe te voegen. Het aantal van 250 woningen ligt boven het minimaal vereiste aantal van 200 om een beroep op de SPUK WoKT 2.0 te kunnen doen. Omdat de spoortunnel ook van belang is voor de bereikbaarheid van de nieuwe woningen heeft de gemeente een aanvraag voor een SPUK WoKT 2.0 ingediend waarvan ook de spoortunnel een onderdeel is.

Deze aanvraag bleek te voldoen aan de afwegcriteria en is na prioritering gehonoreerd. In de beschikking waarmee de SPUK is toegekend zijn de termijnen uit de oude regeling van toepassing verklaard. Daarmee moet de spoortunnel 31 december 2035 gereed zijn en moeten de start van de laatste te realiseren woning van de 350 woningen uit de aanvraag onder de regeling spuk WoKT uiterlijk 31 december 2030 plaats vinden. Voor de 250 nieuwe woningen waarop de aanvraag onder de spuk WoKT 2.0 ziet geldt de termijn van 31 december 2033 voor de start realisatie van de laatste te realiseren woning op de woningbouwlocatie.

Terugvorderingsbeleid

In de regelingen voor de specifieke uitkeringen en in de beschikkingen van specifieke uitkeringen is opgenomen dat de minister van IenW middelen kan inhouden of terugvorderen indien de gemeente niet aan de voorwaarden van de regeling voldoet. Dit zal per geval bekeken worden.

De rijksbijdrage is verstrekt voor een pakket aan infrastructurele voorzieningen om de nieuwe woningen te ontsluiten en bereikbaar te maken. Indien een afgesproken infrastructurele voorziening of het afgesproken woningaantal niet, niet volledig of niet tijdig is gerealiseerd, kan de rijksbijdrage voor die voorziening worden teruggevorderd. De beschikking wordt dan lager vastgesteld. Uitgangspunten die bij de vaststelling van de hoogte van de eventuele terugvordering worden meegenomen zijn de mate van verwijtbaarheid en de mate van evenredigheid tussen achterblijvende prestaties en de hoogte van de terugvordering. Aan de hand van die beoordeling zal vastgesteld worden wat de passende maatregel en of terugvordering aan de orde is.⁴⁰

⁴⁰ Het terug te vorderen bedrag zal nooit hoger worden vastgesteld dan de totaal uitgekeerde rijksbijdrage.

Bij de beoordeling van de afzonderlijke gevallen worden de volgende uitgangspunten betrokken:

		woningen	infra	beide
Achterblijvende realisatie (terugvorderen)	verwijtbaar	naar rato (*1/2)	naar rato aandeel in maatregelpakket	naar rato
	niet verwijtbaar	casus specifiek	casus specifiek	casus specifiek
		< 2 jaar	> 2 jaar	> 5 jaar
Achterblijvende start (sanctie)	verwijtbaar	inhouden voorschot	intrekken spuk	intrekken spuk
	niet verwijtbaar	geen	casus specifiek	intrekken spuk
		1e reminder	2e reminder	> 2 reminders
Niet tijdig aanleveren beleidsinformatie	sanctie	geen sanctie (wel zichtbaar in verantwoording voortgangsrapportage)	inhouden voorschot	van inhouden voorschot via boete tot intrekken subsidie
Lager uitvallende projectkosten	naar rato rijksbijdrage terugvorderen bij vaststelling			
Niet tijdig aanleveren SiSa	kent eigen sanctieregime			

Als voorbeelden: Bij een project bedroeg het bij de aanvraag geraamde resterend tekort voor een infrastructurele voorziening € 80 miljoen gekoppeld aan de bouw van 1.000 woningen. De rijksbijdrage aan dit project was 50% van het totaal van het resterend tekort. De infrastructurele voorziening blijkt bij het vaststellen van de beschikking te zijn uitgevoerd, maar van de woningen zijn er maar 500 gerealiseerd. De beschikking wordt in dit geval naar rato van het aantal gerealiseerde woningen, dus 50% van € 80 miljoen maal 0,5 oftewel € 20 miljoen, lager vastgesteld. Bij een project van € 200 miljoen voor infrastructurele maatregelen gekoppeld aan de oplevering van 2.000 goed bereikbare woningen blijkt bij de vaststelling dat 75% van de infrastructurele maatregelen en 1.600 van de 2.000 woningen zijn gerealiseerd. Dit betekent dat de rijksbijdrage $400/2.000 * € 200 \text{ miljoen} * 1/2 + 25\% \text{ van } € 200 \text{ miljoen} = € 70 \text{ miljoen}$ lager wordt vastgesteld.

Indien de kosten van een pakket aan infrastructurele voorzieningen lager uitvallen dan geraamd in de aanvraag, dan wordt de rijksbijdrage lager vastgesteld. Daarbij blijft het aandeel van de rijksbijdrage gelijk. Als voorbeeld: Het totaal van het resterend tekort was geraamd op € 100 miljoen en de rijksbijdrage was € 40 miljoen oftewel 40%. Het resterend tekort – waarbij de daadwerkelijke exploitatie opbrengsten buiten beschouwing worden gelaten – komt uit op € 95 miljoen. De rijksbijdrage wordt dan vastgesteld op 40% van € 95 miljoen oftewel € 38 miljoen.

Beoordelingscommissie

Voor het beoordelen van welke afwijkingen van de beschikkingen zijn toegestaan bij het vaststellen van de specifieke uitkering is een commissie ingesteld. Deze commissie bestaat uit medewerkers van VRO, IenW en het programma Woningbouw en Mobiliteit. Indien nodig wordt advies opgevraagd bij betreffende vakdirecties, Rijkswaterstaat of ProRail. Deze commissie adviseert het DO Woningbouw en Mobiliteit. In het DO Woningbouw en Mobiliteit wordt besloten een specifiek uitkering of specifieke uitkeringen vast te stellen namens de Minister. Het vaststellen van de specifieke uitkeringen zal in de loop van enkele jaren plaatsvinden aangezien de afspraken over de realisatie van de woningbouw en de infrastructuur in de beschikkingen zijn opgenomen. Deze commissie adviseert de bewindspersonen na besluitvorming in het DO Woningbouw en Mobiliteit of tot terugvordering wordt overgegaan en over de hoogte van de terugvordering. De instelling van deze commissie heeft als doel dat gelijke gevallen gelijk worden behandeld.

Bijlage 2 - Handelingskader schaalsprongen (inclusief Oude Lijn)

In een aantal grootstedelijke gebieden is voor de ontsluiting en het bereikbaar maken van nieuwe woningbouwlocaties een schaalsprong nodig, veelal in de vorm van nieuwe of opwaardering van de bestaande regionale openbaar vervoer verbindingen. Daarnaast wordt er een investering gedaan in de Oude Lijn (hoofdspoor netwerk).

Scope schaalsprongen (inclusief Oude Lijn)

De scope verschilt per schaalsprong. De scope van het project wordt bepaald in een bestuursovereenkomst. Onderdeel van de bestuursovereenkomst is de gebiedsontwikkeling en het in het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 aantal afgesproken woningen. Voor de schaalsprongen, waaronder de Oude Lijn, wordt de MIRT-systematiek (zie [Box 1](#)) toegepast.

De schaalsprongen kennen een eigen governancestructuur waarin inhoudelijke beslissingen over het project worden genomen. IenW is één van de betrokken partijen en heeft onder andere de rol om de kwaliteit van de verkenning – waaronder het in beeld brengen van versoberingsopties, als onderdeel van de risicobeheersing – te borgen, zonder de verantwoordelijkheden in het project van de regio over te nemen.

Voor de schaalsprongen gelden de volgende afspraken binnen het programma Woningbouw en Mobiliteit:

- Vanuit de programmabeheersing van het programma Woningbouw en Mobiliteit wordt erop toegezien dat de wijze waarop risico's worden beheerst, waaronder het beschrijven van de versoberingsopties, onderdeel zijn van de bestuursovereenkomsten voor de schaalsprongen. De elementen die in lijn met het Beheersmodel Grote Projecten onderdeel moeten zijn van de bestuursovereenkomsten zijn beschreven in [hoofdstuk 5](#).
- Ook wordt erop toegezien dat de gebiedsontwikkeling en de in het Bestuurlijk Overleg MIRT 2022 aantal afgesproken woningen onderdeel is van de bestuursovereenkomst.
- Relevante ontwikkelingen met betrekking tot de inhoud van de schaalsprongen (inclusief Oude Lijn) worden besproken in het gebiedsteam. Het gebiedsteam bespreekt daarbij of het signaal wordt geagendeerd in het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit.
- Indien een project naar een volgende MIRTfase gaat, wordt het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit hierover geïnformeerd door de opdrachtgevende directie van IenW via het gebiedsteam.
- Indien een schaalsprong buiten scope, tijd of budget komt of dreigt te komen, wordt het besproken in het gebieds team. Vervolgens wordt het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit hierover geïnformeerd door de opdracht gevende directie van IenW via het gebiedsteam.

Bijlage 3 - Handelingskader netwerkinvesteringen

Binnen de afspraken van de € 7,5 miljard zijn ook afspraken gemaakt over projecten op de hoofdnetwerken waar IenW voor verantwoordelijk is: het hoofdwegenet en hoofdspoorwegenet. Rijkswaterstaat en ProRail zijn de uitvoerende partijen. Het trekkerschap van deze projecten ligt dan ook bij het Rijk. Voor de netwerkinvesteringen gelden de MIRT-spelregels (zie [Box 1](#)).

Scope netwerkinvesteringen

Vanuit het programma Woningbouw en Mobiliteit wordt geïnvesteerd om ook met de nieuwe woningen de bereikbaarheid via de nationale weg en spoornetwerken op peil te houden:

- Investerings in ringen en toeleidende wegen bij de grote steden aangezien onder andere de geplande nationaal grootschalige woningbouwgebieden naar verwachting tot gevolg hebben dat het autoverkeer op het hoofdwegenet toeneemt en dat bestaande knelpunten zwaarder belast zullen worden.
- Investerings in het spoornetwerk die nodig zijn om met de gewenste frequentie en/of met zwaarder of langer materieel te kunnen rijden. De te verwachten toename van reizigers rondom en tussen de 21 nationaal grootschalige woningbouwgebieden hangt deels samen met de nieuwe woningen.

NB Naast de bouw van nieuwe zijn er ook andere ontwikkelingen die leiden tot zwaardere belasting van bestaande knelpunten en het spoornetwerk.

Voor de netwerkinvesteringen wordt de MIRT-systematiek toegepast. De netwerkinvesteringen in het kader van de € 7,5 miljard en € 2,5 miljard voor woningbouw en mobiliteit bevinden zich over het algemeen in de voorbereidingsfase, de verkenningsfase of de plannings en studiefase. In de eerste fase van de MIRT-spelregels (de voorbereidingsfase) wordt de scope van het project bepaald.

De netwerkinvesteringen kennen een eigen governancestructuur waarin inhoudelijke beslissingen over het project worden genomen.

Voor de netwerkinvesteringen gelden de volgende afspraken binnen het programma Woningbouw en Mobiliteit:

- Borgen dat versoberingsopties als onderdeel van de risicobeheersing – in beeld worden gebracht.
- Indien een project dat (mede) wordt bekostigd uit de € 7,5 miljard en/of € 2,5 miljard voor woningbouw en mobiliteit buiten scope, tijd of budget komt of dreigt te komen, wordt het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit hierover geïnformeerd door de opdrachtgevende directie van IenW via het gebiedsteam.
- Indien een project naar een volgende MIRT-fase gaat, wordt het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit hierover geïnformeerd door de opdrachtgevende directie van IenW via het gebiedsteam.
- Ook andere relevante ontwikkelingen met betrekking tot de inhoud van het project worden besproken in het gebiedsteam. Het gebiedsteam bespreekt daarbij of het signaal wordt geagendeerd in het Directeuren Overleg Woningbouw en Mobiliteit.

Bijlage 4 - Criteria afspraken bovenplanse infrastructuur voor woningbouw op korte termijn (2022)

De door gemeenten ingediende voorstellen voor bovenplanse infrastructuur voor woningbouw op korte termijn uit de € 7,5 miljard zijn getoetst aan de volgende uitgangspunten:

- Er is een bovenplans bereikbaarheids of ontsluitingsvraagstuk (op rijks, provinciale of gemeentelijke infrastructuur);
- Binnen de verstedelijkingsgebieden⁴¹ omvat het plan meer dan 500 woningen in de periode tot en met 2030; buiten de verstedelijkingsgebieden moet er sprake zijn van meer dan 200 woningen in de periode tot en met 2030;
- Minimaal 50% van de woningen valt in de categorie betaalbaar;
- Plannen kunnen (op termijn) voldoen aan wettelijke eisen op gebied van luchtkwaliteit, stikstof, natuur, externe veiligheid, gezondheid en geluid.

Plannen die niet voldeden aan bovenstaande uitgangspunten zijn afgefallen.

Vervolgens zijn de voorstellen getoetst op zeven beoordelingscriteria, zodat de kwalitatief beste voorstellen overbleven. In onderstaande tabel zijn de beoordelingscriteria weergegeven.

Beoordeling- criteria	1ste ronde voor Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 2022	2de ronde voor Bestuurlijke Overleggen MIRT 2022	Toelichting scoring
Mate van koppeling tussen infrastructuur-investeringen en woningbouw	Bij score 1 of 2 afgefallen	Bij score 1 of 2 afgefallen	De voorstellen zijn als volgt gescoord: 1. Voorgestelde ingrepen hebben een zeer indirecte ('infra zoekt woningen') of geen aanname lijke 1 op 1 relatie (mogelijk wel breder/ in regionaal verband) met woningbouw plan. 2. Maatregelen bieden licht profijt voor woningbouwplan, maar het is aannemelijk dat het woningbouwplan ook (grotendeels) zonder kan. 3. Maatregelen zijn belangrijk voor woningbouw, maar niet 1 op 1 fysiek of functioneel verbonden. 4. Er is een fysieke of functionele noodzakelijkheid van de maatregelen voor woningbouw.
Kosteneffectiviteit	> € 30.000 per woning afgefallen	> € 15.535 per woning afgefallen	Maximumbedragen verschiden per ronde. Na de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 2022 is het criterium aangescherpt vanwege het beperkte resterende budget.
Impact op IMA ⁴² knelpunt	Bij score 1 afgefallen	Bij score 1 afgefallen	De voorstellen zijn als volgt gescoord: 1. Gelet op ligging locatie, verdeling vervoerswijken en verplaatsingspatroon raakt de locatie substantieel aan IMA-opgaven. 2. Gelet op ligging locatie, verdeling vervoerswijken en verplaatsingspatroon raakt locatie beperkt aan IMA-opgaven. 3. Gelet op ligging locatie, verdeling vervoerswijken en verplaatsingspatroon raakt locatie niet aan IMA-opgaven

⁴¹ Voor de afbakening van deze gebieden zie: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/12/12/beschrijving-van-de-opgaven-in-de-novex-gebieden>.

⁴² IMA staat voor Integrale Mobiliteitsanalyse.

Beoordeling- criteria	1ste ronde voor Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 2022	2de ronde voor Bestuurlijke Overleggen MIRT 2022	Toelichting scoring
Beperkte impact op IMA knel punt in combinatie met beperkt flankerend beleid	Score 2 IMA (zie hierboven) in combinatie met score 1 flankerend beleid dan afgevallen.	Score 2 IMA (zie hierboven) in combinatie met score 1 flankerend beleid dan afgevallen.	De voorstellen zijn als volgt gescoord: 1. Geen (bekend) flankerend beleid of geen mobiliteitsaanpak die aansluit bij dichtheid, stedelijke nabijheid en/of OV ligging locatie. 2. Gelet op verwachte verdeling over vervoerswijzen een logische mobiliteitsaanpak. 3. Gelet op verwachte verdeling over vervoerswijzen een logische mobiliteitsaanpak. Bovendien substantiële inzet op duurzame mobiliteit. Alleen toegekend als er restrictief parkeerbeleid is en stedelijke nabijheid, dichtheid en OV ligging ook haalbaar zijn.
Start bouw binnen 3 tot 5 jaar	Score 1 of 2 dan afgevallen	Score 1 of 2 dan afgevallen	De voorstellen zijn gescoord, op basis van informatie over onder andere bestemmingsplannen, afspraken met markt en mogelijk te verwachten problemen als uitplaatsing hinderfuncties, milieucontouren, etc.: 1. Tijdige start bouw zeer twijfelachtig. 2. Tijdige start bouw twijfelachtig. 3. Tijdige start bouw waarschijnlijk. 4. Tijdige start bouw zeer waarschijnlijk
Cofinanciering (bijdrage van de gemeente)	Voorstellen met minimaal 25% cofinanciering zijn gehonoreerd. In de tweede ronde is een hoger percentage gehanteerd, vanwege het beperkte resterende budget.	Voorstellen met minimaal 35% cofinanciering zijn gehonoreerd.	

Bijlage 5 - Afweegkader voor mobiliteitspakketten (2022)



Afweegkader voor middellange termijn Woningbouw en mobiliteit

Definitieve versie. Vastgesteld BO-VRO op 15 september 2022

Aanleiding: afspraken op 3 termijnen

Woningbouw en mobiliteit in de tijd

Coalitieakkoord: "We stellen voor de komende 10 jaar in totaal €7,5 miljard beschikbaar voor goede ontsluiting van nieuwe woningen in de 14 verstedelijkings- gebieden en daarbuiten."

1. **Korte termijn:** versnellen realisatie woningbouw met infrastructuur en bereikbaarheidsmaatregelen (in heel Nederland)
[Helpt om op korte termijn duidelijkheid te krijgen en tempo te maken](#)
2. **Middellange termijn:** 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties: rest van € 7,5 miljard en de € 500 miljoen knelpunten gebiedsontwikkeling
[Investerings op middellange termijn faciliteren woningbouw op lange termijn](#)
3. **Lange termijn (na 2030):** voorbereiden en uitwerken t.b.v. besluitvorming volgend kabinet

Afweegkader nationaal grootschalige locaties € 7,5 miljard

Integrale afweging (op pakketniveau)	
Woningbouwwaarde	Bereikbaarheidswaarde
- Ligging in woningmarkt-spanningsgebied en bijdrage aan tekort - Volume betaalbare woningbouw - Relevantie infra-investeringen voor woningbouw (noodzaak/toerekenbaarheid, directe/indirecte bijdrage) - Kans op substantiële realisatie tot 2030. - Aantal woningen buiten grootschalige woningbouw-gebieden cq. na 2030 dat meelift op investering	- Duurzame mobiliteit door nabijheid van voorzieningen en flankerend beleid - Impact mobiliteitsmaatregelen op IMA- opgaven - Verbetering regionale bereikbaarheid/meeprofitieren bestaande stad - Kosteneffectiviteit o.b.v. mobiliteitsinvestering: 1) nieuwe woningen, 2) profijt bestaande bewoners, reizigers en bedrijven
Randvoorwaarden	Ruimtelijke integrale afwegingen
- Het (aannemelijk/ op termijn) kunnen voldoen aan wettelijke randvoorwaarden als stikstof, geluid, externe veiligheid - Water en bodem sturend voor locatiekeuzes en inrichtingsmaatregelen (mitigatie en adaptatie) - Gezondheid.	- Bedrijvigheid - Balans wonen-werken - Ruimtelijke kwaliteit, openbare ruimte en groen - Energie en circulariteit - Klimaatbestendig en natuur-inclusief bouwen - Veilig leefmilieu/verkeersveiligheid

Afweegkader voor de MLT

- Betreft bereikbaarheids- en gebiedsinvesteringen in de grootschalige woningbouwgebieden, liggend binnen woningmarktspanningsgebieden/verstedelijkingsregio's.
- Voor investeringen in mobiliteitsmaatregelen vanuit het Mobiliteitsfonds is het uitgangspunt de actuele MIRT- systematiek (waar de MKBA een onderdeel van is), inclusief eventuele wijzigingen in de toekomst. Het afweegkader is bedoeld om gezamenlijk (rijk / regio) te komen tot een maatschappelijk kosteneffectieve afweging om grootschalige woningbouw (netto toevoeging van woningen) te realiseren.
- Het afweegkader is rationeel en navolgbaar en levert beslisinformatie (over bereikbaarheid, woningbouw en economie), welke vervolgens gebruikt kan worden om te sorteren en prioriteren.
- Er wordt gebruik gemaakt van bestaande kennis: o.a. MIRT-onderzoeken, IMA, verstedelijkingsstrategieën, bestaande MKBA's, business cases grootschalige woningbouwgebieden (studie uit 2021).
- Er is oog voor de verdere ontwikkeling van gebieden na 2030 en de mate waarin ingespeeld kan worden op onzekerheden/flexibiliteit in de planning.
- Randvoorwaarden: het aannemelijk/op termijn kunnen voldoen aan wettelijke randvoorwaarden als stikstof, geluid en externe veiligheid, alsmede aan voorwaarden die voortvloeien uit het water- en bodemsysteem. NOVI biedt het kader voor water en bodem.

Afweegkader: betrokken partijen

Gezamenlijk product van veel verschillende partijen

Inbreng vanuit onderstaande partijen om te zorgen dat afweegkader maatschappelijk relevant, rationeel en navolgbaar is.

- Via BO-Mobiliteit & Woningbouw: IPO, VNG, Unie van Waterschappen en Vervoerregio's.
- IenW en BZK gebruiken bestaande gremia als klankbord voor input afweegkader
- Rol koepels om eigen achterban te betrekken en tot standpunt te komen voor bestuurlijk overleg Mobiliteit & Woningbouw
- Marsroute interdepartementaal (IenW, BZK, EZK, LNV, OCW, FIN, etc.)
- Maatschappelijk middenveld: diverse partijen hebben input geleverd (gevraagd of eigen initiatief). VNO-NCW, Mobiliteitsalliantie, Forum Stedelijke Vernieuwing etc.
- Wetenschappelijke partijen (PBL, KiM) betrokken

Ambitie van het afweegkader

Met welk doel zijn we de plannen aan het wegen

Het doel is een substantiële stap te zetten in grootschalige woningbouw en bereikbaarheid in die gebieden waar de opgave het grootste is. Beoogd resultaat is zo veel mogelijk goed bereikbare woningen. Voor de feitelijke afweging is dit vertaald in een aantal kernbegrippen:

- Woningbouwwaarde
 - Realisatie van een groot aantal betaalbare woningen (nabij OV-knooppunten of kanaalzones) in woningmarktspanningsgebieden en binnen grootschalige toekomstvaste woningbouwgebieden
- Bereikbaarheidswaarde
 - Duurzame bereikbaarheid door nabijheid van voorzieningen en flankerend beleid
 - Verbetering regionale bereikbaarheid/meeprofitieren bestaande stad
 - Impact op mobiliteitsopgaven IMA
- Maatschappelijke kosteneffectiviteit investeringen
- Voldoen aan wettelijke randvoorwaarden, zoals stikstof, geluid en externe veiligheid en voorwaarden vanuit het water- en bodemsysteem
- Bijdragen aan ruimtelijke integrale afwegingen

Inhoudelijke basis

Waarop baseren we het afweegkader?

- Centraal doel en middel volgt uit coalitieakkoord: Via investering van € 7,5 miljard in het ontsluiten en bereikbaar maken van de nieuwe woningen en woningbouwlocaties bij te dragen aan de realisatie van (betaalbare) woningen in de 14 verstedelijkingsgebieden en daarbuiten.
- Uitgewerkt in actieprogramma woningbouw; actielijn 4.
- Verder:
 - NOVI (ruimtelijk). Stedelijk Netwerk Nederland. Gebiedsgerichte integrale afwegingen. Ieder gebied vult eigen opgaven in.
 - IMA en Schets mobiliteit 2040 (mobiliteit). Netwerkopgaven. Duurzame mobiliteit.
 - Verstedelijkingsstrategieën vastgesteld door regio en rijk (gebiedsgericht). Ambities en strategieën zijn (ook) regio-specifiek.
 - MIRT-Onderzoeken, MIRT-Verkenningen.
 - Programma bedrijventerreinen.

Woningbouwwaarde

Kerncriteria en operationalisatie

- **Woningmarkt-spanning:** bijdrage aan oplossen tekorten woningbehoefte tot 2030. In absolute aantallen + relatieve aandeel in opgave. *Hoe meer hoe beter*
- **Betaalbare woningbouw:** aantal woningen in sociale huur, particuliere huur tot € 1.000 p/m en betaalbare koop (tot NHG-grens; € 355.000 in 2022). Minimaal 50% van programma.
- **Relevantie infra-investeringen voor woningbouw:**
 - a) noodzaak/ randvoorwaardelijkheid voor woningbouw: *hoe hoger hoe beter*
 - b) mate van toerekenbaarheid aan woningbouw: *hoe hoger hoe beter*
- **Kans op substantiële realisatie tot 2030.**
- **Aantal woningen buiten grootschalige locaties 2030 dat meelift met investering.** *hoe hoger hoe beter*
- **Aantal woningen dat na 2030 gebouwd wordt die meeliften met investering.** *hoe hoger hoe beter*
- **Ranking via scoring in kwalitatieve categorieën (bv. +/++ etc. of 1 t/m 5)**

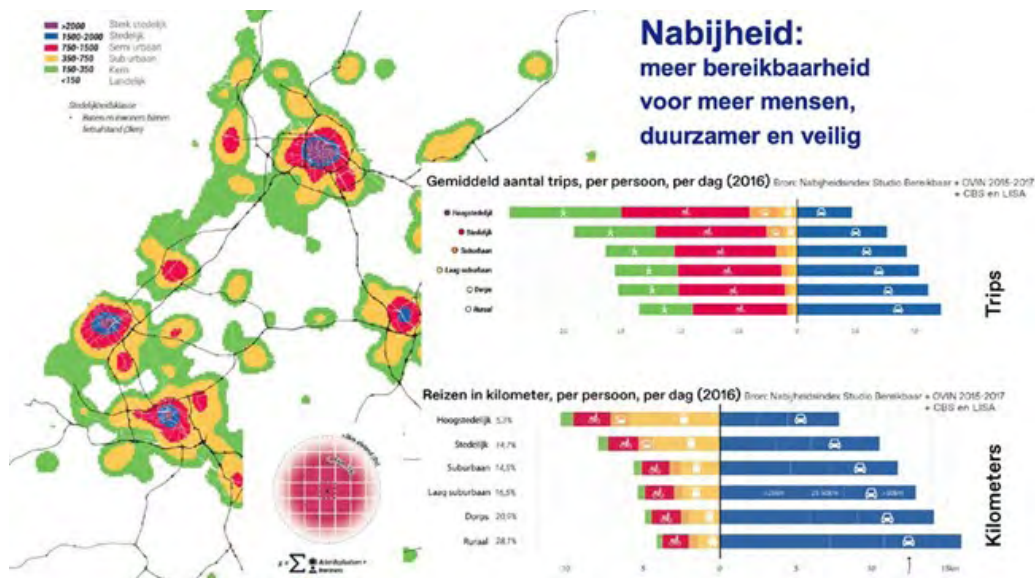
Bereikbaarheidswaarde

Wat is de hoofdlijn van de afweging ten aanzien van de bereikbaarheid

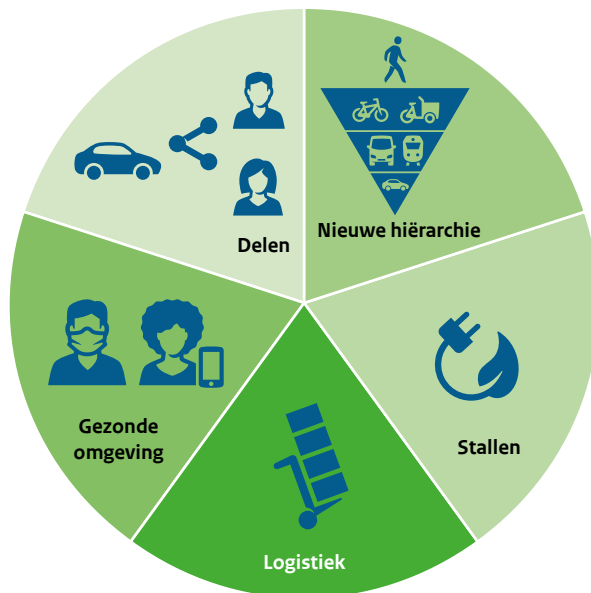
1. Wat betekenen de nieuwe woningen (en arbeidsplaatsen) voor het mobiliteitssysteem: hoe veranderen de verplaatsingen van de nieuwe en bestaande woningen (en arbeidsplaatsen) door de combinatie van nabijheid en flankerend mobiliteitsbeleid? Hoe meer functies dichtbij, hoe minder de mobiliteitsvraag
2. Wat betekenen de mobiliteitsmaatregelen voor de regionale bereikbaarheid: In hoeverre profiteert de hele regio mee van de betreffende gebiedsontwikkeling en mobiliteitsinvestering? Hoe regionaal doordachter de mobiliteitsmaatregelen, hoe meer baathebbers
3. In hoeverre zijn de bijbehorende mobiliteitsmaatregelen (auto en OV) gekoppeld aan een toekomstige IMA-opgave? Hoe meer gekoppeld, hoe beter

Duurzame mobiliteit door nabijheid en flankerend beleid

- Hoe verandert de nabijheid door de komst van de nieuwe woningen (locatie en het programma / dichtheid)? Relatie met knoopwaarde.
- Wat betekent dit voor de toekomstige (langeafstands-)verplaatsingen voor nieuwe en bestaande woningen?
- In hoeverre zorgt het mobiliteitsplan van het woningbouwgebied voor een mobiliteitstransitie (o.a. flankerend beleid gericht op het gebruik van netwerken als koppeling met modaliteiten OV en fiets). Voor de voorgestelde maatregelen voor mobiliteitstransitie werken regio en Rijk samen ten behoeve van standaardisatie en opschaling. Het Rijk kan daarbij ondersteuning bieden.
- **Criterium:** impact van de verstedelijking op het verplaatsingspatroon
- **Indicator:** toename van aantal langeafstandsverplaatsingen per woning met de auto en OV (effect nieuwe woningen + verandering verplaatsingsgedrag bestaande woningen). Hoe lager hoe beter.
- **Methode:** Nabijheid via Dashboard Verstedelijking + beoordeling flankerend beleid



Menukaart Mobiliteitstransitie “de schijf van 5”



1. Nieuwe hiërarchie
Hoe wordt actieve mobiliteit zoals lopen en fietsen bevorderd? Hoe krijgt de auto een minder dominante rol in het ruimtegebruik en in het (stedelijk) verkeer?

2. Delen
Hoe wordt de ruimte- en verkeersdruk van stilstaande en rijdende voertuigen verminderd? Hoe kan mobiliteit efficiënter in ruimte- en energiegebruik en in de kosten? Van bezit naar gebruik

3. Stallen
Hoe wordt de ruimtedruk van stilstaande voertuigen verminderd? Hoe voorkomen we dure oplossingen op centrale locaties waar we het geld beter kunnen besteden?

4. Gezonde omgeving
Hoe verbetert de leefomgevingskwaliteit? Op vlak van geluid, fijnstof, verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, minder geparkeerde voertuigen

5. Logistiek
Hoe wordt er omgegaan met goederen en logistiek verkeer?

Verbetering regionale bereikbaarheid/meeprofiten bestaande stad

- In welke mate verbetert de regionale bereikbaarheid door de te nemen mobiliteitsmaatregelen? In hoeverre profiteert hele regio mee van de betreffende gebiedsontwikkeling en mobiliteitsinvestering?
- **Criterium:** Verbeteren regionale bereikbaarheid.
 - a) effect gebiedsontwikkeling op bereikbaarheid
 - b) effect mobiliteitsinvestering op bereikbaarheid
 - c) behalen gebiedsspecifieke Rijk/regio ambities uit brede verstedelijkingsstrategie.

Verbetering regionale bereikbaarheid/meeprofiten bestaande stad

- **Indicatoren** verbeteren regionale bereikbaarheid:
- Toename aantal bereikbare arbeidsplaatsen voor inwoners (30 minuten met de auto en 45 minuten met OV) (percentage). Hoe hoger hoe beter.
- Toename van aantal inwoners (potentiële werknemers of klanten) dat binnen een redelijke reistijd (30 minuten met de auto en 45 minuten met OV) bestaande locaties (arbeidsplaatsen) kunnen bereiken. Hoe hoger hoe beter.
- Kwalitatieve duiding (regel tekst) over wat ingreep regio brengt i.r.t. strategie.
- % van noodzakelijke ingrepen uit ontwikkelpad tot 2035 dat gerealiseerd wordt.
- **Methode:** expert judgement o.b.v. beschikbare regionale onderzoeken.

Impact mobiliteitsmaatregelen op IMA-opgaven

- Mate waarin mobiliteitsmaatregelen niet alleen bijdragen aan bereikbaar maken van woningbouwlocaties, maar ook een bijdrage leveren aan het mobiliteitssysteem (voor bestaande reizigers).
- Woningbouw is al meegenomen in WLO-scenario hoog en daarmee in opgaven in de IMA.
- In hoeverre lossen de mobiliteitsmaatregelen de IMA-opgaven (netwerk, bereikbaarheid, verkeersveiligheid) op?
- **Criterium:** bijdrage aan de IMA-mobiliteitsopgave
- **Indicator:** doelbereik van de mobiliteitsmaatregel aan de IMA-opgave
- **Methode:** expert-judgement op basis van de onderliggende onderzoeken

Woningbouw + bereikbaarheidswaarde

Criterium: Kosteneffectiviteit op basis van mobiliteitsinvestering

Wat is de kosteneffectiviteit op basis van de mobiliteitsinvestering?

1. T.o.v. omvang te realiseren woningbouw
2. T.o.v. omvang profijt bestaande bewoners, reizigers en bedrijven

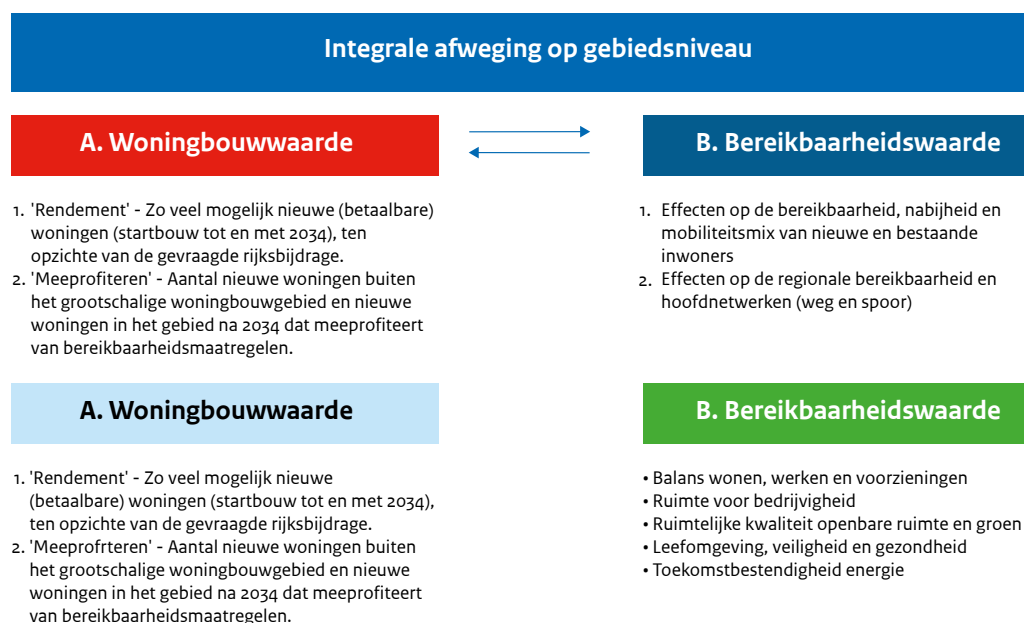
Ruimtelijke kwaliteit/toekomstwaarde

Uitgangspunt is dat de grootschalige woningbouw een belangrijke bijdrage levert aan ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid

1. Een kwalitatieve toets op voldoen aan belangrijke randvoorwaardelijkheden:
 - Het (aannemelijk/op termijn) kunnen voldoen aan wettelijke randvoorwaarden als stikstof, geluid, externe veiligheid.
 - Water en bodem sturend voor locatiekeuzes en inrichtingsmaatregelen (mitigatie en adaptatie). NB in het Coalitieakkoord is opgenomen dat water en bodem sturend worden bij ruimtelijke planvorming.
2. Bijdragen aan (maatschappelijke kosten en baten in beeld van):
 - Bedrijvigheid
 - Balans wonen-werken
 - Ruimtelijke kwaliteit, openbare ruimte en groen
 - Energie en circulariteit
 - Klimaatbestendig en natuur-inclusief bouwen
 - Veilig leefmilieu/verkeersveiligheid
 - Gezondheid

Bijlage 6 - Afweegkader en criteria voor afspraken € 2,5 miljard Woningbouw en Mobiliteit

Afweegkader grootschalige locaties € 2,5 miljard (2025)



A. Woningbouwwaarde

Kerncriteria

Als basis: een duidelijke relatie tussen woningbouw en de benodigde maatregelen.

1. **'Rendement'**
Zo veel en zo snel mogelijke nieuwe woningen, ten opzichte van de financiële investering: bijdrage aan oplossen tekort woningbehoefte tot en met 2034. *Hoe meer (per geïnvesteerde €) en hoe sneller, hoe beter.*
2. **'Meeprofiteren'**
Aantal nieuwe woningen buiten het grootschalig woningbouwgebied en nieuwe woningen in het gebied na 2034 die meeprofiteren op bereikbaarheidsmaatregel. *Hoe meer, hoe beter.*

A1. Operationalisatie Rendement

Kerncriterium woningbouwwaarde

Kosteneffectiviteit uitgedrukt in aantal euro's per **nieuwe woning**

Gebaseerd op de benodigde rijksbijdrage op basis van 50% co-financiering

Score	Waarde
5	Minder dan per nieuwe woning
4	-..... per nieuwe woning
3	-..... per nieuwe woning
2	-..... per nieuwe woning
1	Meer dan per nieuwe woning

A2. Operationalisatie Meeprofiteren

Kerncriterium woningbouwaarde

Aantal nieuwe woningen (in de nabijheid van het woningbouwgebied en/of na 2034) dat meelift op bereikbaarheidsmaatregelen (met een duidelijke relatie tussen de woningbouw en de bereikbaarheids- en/of Gebiedsbudgetmaatregelen).

Score	Waarde
5	 of meer woningen
4	Tussen-..... woningen
3	Tussen-..... woningen
2	Tussen-..... woningen
1	Minder dan woningen

B. Bereikbaarheidswaarde

Kerncriteria

Als basis: een duidelijke relatie tussen woningbouw en de benodigde inframaatregelen.

1. **Gebiedsniveau: 'Bereikbaarheid, Nabijheid en mobiliteitsmix nieuwe en bestaande inwoners'**
Wat is het effect van de mobiliteitsmaatregelen en flankerend beleid op de bereikbaarheid en nabijheid voor inwoners van nieuwe woningen en bestaande woningen (in de omliggende regio)?
Hoe positiever het effect op bereikbaarheid en nabijheid, hoe beter
2. **Regionale bereikbaarheid: 'Impact op de regionale bereikbaarheid'**
Welke effecten hebben de mobiliteitsmaatregelen op de regionale bereikbaarheid van werk en voorzieningen.
Hoe positiever, hoe beter.
3. **Regionale bereikbaarheid: 'Impact op de hoofdnetwerken spoor en weg'**
Welke effect heeft de woningbouw in combinatie met de mobiliteitsmaatregelen op de hoofdnetwerken weg en spoor.
Is per saldo sprake van meer of minder druk op de hoofdnetwerken.

B1. Operationalisatie bereikbaarheid en nabijheid

1. **Bereikbaarheid:** Aantal inwoners / verplaatsingen vanuit het woningbouwgebied dat gebruikt maakt van de infrastructuurmaatregel.
2. **Nabijheid:** Maatregel verbetert de bereikbaarheid van werk en/of voorzieningen binnen loop en fietsafstand voor nieuwe inwoners en/of voor bestaande inwoners.
3. **Mobiliteitsmix:** Maatregel vergroot de mogelijkheden voor nieuwe inwoners en/of bestaande inwoners om zich op verschillende manieren te verplaatsen.

B1a. Operationalisatie bereikbaarheid gebied

Bereikbaarheid gebied: Aantal inwoners / verplaatsingen vanuit het woningbouwgebied dat gebruikt maakt van de infrastructuurmaatregel.

Wijze van scoring (kwalitatief)

- **Laag:** maatregel heeft nauwelijks invloed op mobiliteit van inwoners gebied
- **Midden:** maatregel faciliteert een substantieel deel van de verplaatsingen
- **Hoog:** maatregel is cruciaal voor het grootste deel van de verplaatsingen in het gebied

B1b. Operationalisatie nabijheid gebied

Nabijheid: Maatregel verbetert de bereikbaarheid van werk en/of voorzieningen binnen loop en fietsafstand voor nieuwe inwoners en/of voor bestaande inwoners.

Kijk naar impact op loopafstand 800m (hemelsbreed) en fietsafstand 2000m voor bereikbaarheid voorzieningen.

Wijze van scoring (kwalitatief)

- **Laag:** maatregel heeft nauwelijks invloed op nabijheid van inwoners in het gebied
- **Midden:** kleine verbetering (bijv. enkele voorzieningen en banen extra bereikbaar binnen loop- en

- fietsafstand)
- **Hoog:** duidelijke verbetering, meerdere voorzieningen of werkplekken binnen bereik gekomen voor grote groep inwoners

B1c. Operationalisatie bereikbaarheid en nabijheid

Mobiliteitsmix: Maatregel vergroot de mogelijkheden voor nieuwe inwoners en/of bestaande inwoners om zich op verschillende manieren te verplaatsen.

Voor beoordeling van de mobiliteitsmix kan aangesloten worden bij STOMP: lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit en eigen auto.

Wijze van scoring (kwalitatief)

- **Laag:** zorgt nauwelijks voor verbetering en verbreding van mobiliteitsopties
- **Midden:** een mobiliteitsoptie wordt toegevoegd en/of bestaande mobiliteitsoptie wordt sterk verbeterd.
- **Hoog:** meerdere mobiliteitsopties worden toegevoegd of aanzienlijk verbeterd. duidelijke verbetering, meerdere voorzieningen of werkplekken binnen bereik gekomen voor grote groep inwoners

B1. Operationalisatie bereikbaarheid en nabijheid

Totaalscore

Score	Waarde
5	Scoort hoog op alle drie aspecten (bereikbaarheid, nabijheid en mobiliteitsmix)
4	Scoort hoog op twee van de drie aspecten
3	Scoort hoog op één van de drie aspect
2	Scoort niet hoger dan gemiddeld op alle drie aspecten
1	Scoort laag op alle drie de aspecten

B2. Operationalisatie impact op regionale bereikbaarheid en hoofdnetwerken

Kerncriteria

Regionale bereikbaarheid: Infrastructuur- en mobiliteitsmaatregelen verkorten de reistijden naar omliggende gebieden waardoor de bereikbaarheid van werk en voorzieningen binnen 45 minuten voor nieuwe en bestaande inwoners verbetert.

Optie 1: Kwantitatief (voorwaarde gemeente leveren reistijdefecten van maatregelen aan, vervolgens is analyse in Gis of mobiliteitsscan mogelijk)	Optie 2: Kwalitatief (inschatting reistijd effect op basis van expert judgement)
Hoog: Sterke absolute en/of relatieve* toename bereikbaarheid banen	Hoog: Sterke reistijdverkortening naar omliggende gebieden met veel werk en voorzieningen
Gemiddeld: Enige absolute en/of relatieve bereikbaarheid banen	Gemiddeld: Enige reistijdverkortening naar omliggende gebieden met veel werk en voorzieningen
Laag: Geringe toename bereikbaarheid banen en voorzieningen	Laag: Geringe reistijdverkortening naar omliggende gebieden met veel werk en voorzieningen

B3. Operationalisatie impact op hoofdnetwerken

Kerncriteria

Impact op hoofdnetwerken spoor en OV: Welke effecten heeft de woningbouwontwikkeling op de hoofdnetwerken weg en spoor? Welk effect hebben de maatregelen op het verminderen van drukte of congestie op de hoofdnetwerken (weg en spoor) of het beter benutten van beschikbare capaciteit? Leidt de

woningbouwontwikkeling in combinatie met de maatregelen en flankerend beleid per saldo tot meer of minder druk op de hoofdnetwerken en is dat (kwantitatief) te onderbouwen?

Bij de beoordeling spelen vier aspecten een rol bij het beantwoorden van onderstaande vragen:

- Is er nu al sprake van drukte op de hoofdnetwerken of wordt dit verwacht?
- Wat is de impact van woningbouw op de hoofdnetwerken?
- Is er sprake van flankerend beleid om impact op de netwerken te verminderen? (speelt vooral bij auto)
- Wat is de impact van de maatregel op de hoofdnetwerken spoor en OV?

Functioneren hoofdnetwerken (op basis van IMA21 & 23)	Impact woningbouw op hoofdnetwerken	Flankerend beleid
Laag: er is op dit moment al sprake van een capaciteitsprobleem of dit wordt op termijn verwacht	Laag: woningbouw leidt tot sterke toename verkeer op nabijgelegen hoofdnetwerken	Laag: er is nauwelijks sprake van flankerende maatregelen
Midden: er is nog geen(verwacht) capaciteitsprobleem, maar weinig ruimte voor groei.	Midden: woningbouw leidt maar in beperkte mate tot toename verkeer op nabijgelegen hoofdnetwerken	Midden: er is sprake van flankerende maatregelen
Hoog: er is nog ruimte om hoofdnetwerken beter benutten	Hoog: woningbouw leidt nauwelijks tot toename verkeer op nabijgelegen hoofdnetwerken	Hoog: er is sprake van een uitgebreid pakket aan flankerende maatregelen

B3. Operationalisatie impact op hoofdnetwerken

Totaalscore

Huidige kwaliteit	Impact woningbouw klein en nog ruimte op de netwerken	Score 4	Score 4	Score 5
	Impact woningbouw groot of weinig ruimte op de netwerken	Score 2	Score 3	Score 4
	Impact woningbouw groot en weinig ruimte op de netwerken	Score 1	Score 2	Score 3
		Geringe impact maatregelen en flankeren beleid	Enige impact maatregelen en flankeren beleid	Sterke impact maatregelen en flankerend beleid
		Impact maatregelenpakket		

C. Randvoorwaarden en uitvoerbaarheid

Kerncriteria

1. Het (aannemelijk/ op termijn) kunnen voldoen aan wettelijke randvoorwaarden als stikstof, geluid, netcongestie, externe veiligheid.
2. Uitvoerbaarheid/ maakbaarheid: toets door ProRail en Rijkswaterstaat (geldt niet voor het gebiedsbudget).
3. Noodzakelijkheid bedrijfsverplaatsingen en compensatie ruimte voor bedrijvigheid
4. Bij inrichting locatie rekening houden met (drink)water en bodem (mitigatie en adaptatie)

D. Integrale ruimtelijke afweging

Kerncriteria

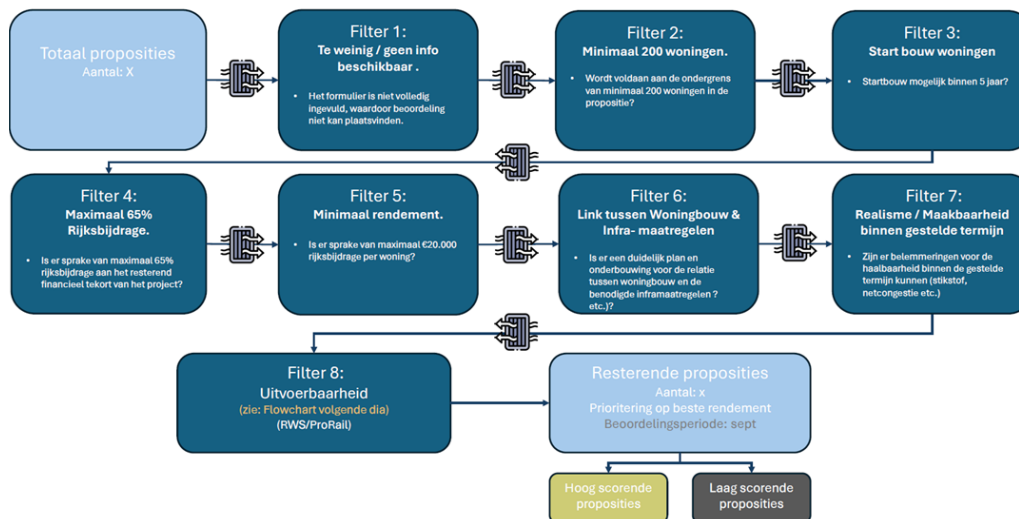
1. Balans wonen, werken en voorzieningen
2. Ruimtelijke kwaliteit openbare ruimte, verkeersveiligheid en groen
3. Leefomgeving, veiligheid en gezondheid

Criteria en afweegkader Woningbouw op korte termijn € 2,5 miljard

Knockout criteria WoKT 2.0

De ingediende proposities moeten minimaal voldoen aan de onderstaande knock-out criteria, om in aanmerking te komen voor een rijksbijdrage vanuit de € 2,5 miljard voor woningbouw op korte termijn:

Criteria WoKT



- Criterium 1: voldoende informatie beschikbaar om het voorstel te kunnen scoren.
- Criterium 2: minimaal 200 nieuwe woningen worden gerealiseerd.
- Criterium 3: startbouw van de woningen in ieder geval binnen 5 jaar.
- Criterium 4: maximale percentage rijksbijdrage van 65% van het financieel tekort.
- Criterium 5: maximale rijksbijdrage van € 20.000 per woning (incl. btw).
- Criterium 6: een duidelijke link en onderbouwing van de relatie tussen de woningbouw en de benodigde infrastructuur.
- Criterium 7: realisme en maakbaarheid; een duidelijke onderbouwing van de mogelijke belemmeringen en mitigerende maatregelen.

- Criterium 8: uitvoerbaarheid door Rijkswaterstaat en ProRail.
- Prioritering op basis van de effecten op de hoofdnetwerken van IenW en het beste rendement.

Criterium 1 tot en met 5 en 8 zijn binaire criteria. Criteria 6 en 7 en de prioritering zijn hieronder uitgelegd.

Criterium 6: Koppeling bovenplanse infrastructuur en woningbouw

Welke maatregelen zijn onlosmakelijk verbonden aan de woningbouw en noodzakelijk om de versnelling mogelijk te maken? Heldere beschrijving van de koppeling van de bovenplanse infrastructurele maatregelen aan nieuwe woningbouw (bijv. in aantallen gebruikers van de maatregel door nieuwe bewoners) om doelbereik van investeringen goed inzichtelijk te maken.

- **Laag (score 1 en 2):** maatregelen heeft nauwelijks invloed op de woningbouw locatie en is niet noodzakelijk voor de ontwikkeling.
- **Gemiddeld (score 3):** maatregelen zijn nodig voor bredere ontsluiting, kwaliteit, benodigd voor bredere ontwikkeling in betreffende aantal of dichtheid.
- **Hoog (score 4 en 5):** maatregelen zijn randvoorwaardelijk voor de realisatie van de woningbouw.

Criterium 7: Realisme/Maakbaarheid

In welke mate zijn er belemmeringen aanwezig voor de realisatie van de woningbouwlocatie en de infrastructuur uit de aanvragen van de gemeenten? Hierbij kan worden gedacht aan stikstof, water en bodem, netcongestie en overige belemmeringen.

- **Laag (score 1 en 2):** er zijn significante belemmeringen voor de realisatie, en er zijn onvoldoende of geen mitigerende maatregelen.
- **Gemiddeld (score 3):** er zijn mogelijke belemmeringen, maar deze zijn beperkt of er worden mitigerende maatregelen genomen.
- **Hoog (score 4 en 5):** Er zijn nauwelijks of geen belemmeringen.

Prioritering score op hoofdnetwerken:

In welke mate hebben de aanvragen effecten op de hoofdnetwerken van IenW en in hoeverre is er ruimte om deze effecten op te vangen?

- **Laag (score 1 en 2):** er zijn significante effecten op de hoofdnetwerken van IenW en deze worden (beperkt) gemitigeerd door flankerend beleid en/of de infrastructuur maatregelen.
- **Gemiddeld (score 3):** De situatie op de hoofdnetwerken zijn relatief beperkt of verwaarloosbaar. De situatie op de hoofdnetwerken blijft gelijk.
- **Hoog (score 4 en 5):** Het voorstel en de infrastructuurmaatregelen zorgen voor een verbetering op en/of aan de hoofdnetwerken.

Dit is een uitgave van:

Rijksoverheid
Januari 2026