



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Kabinetsbeslissing € 2,5 miljard
voor de ontsluiting van nieuwe
woningen

Inleiding

- Het kabinet heeft een besluit genomen over de inzet van de € 2,5 miljard voor de ontsluiting van woningbouw.
- Op 10 november is de Kamerbrief uitgegaan over deze rijksinzet.
- Deze sessies zijn bedoeld voor de technische toelichting op het beoordelingsproces.

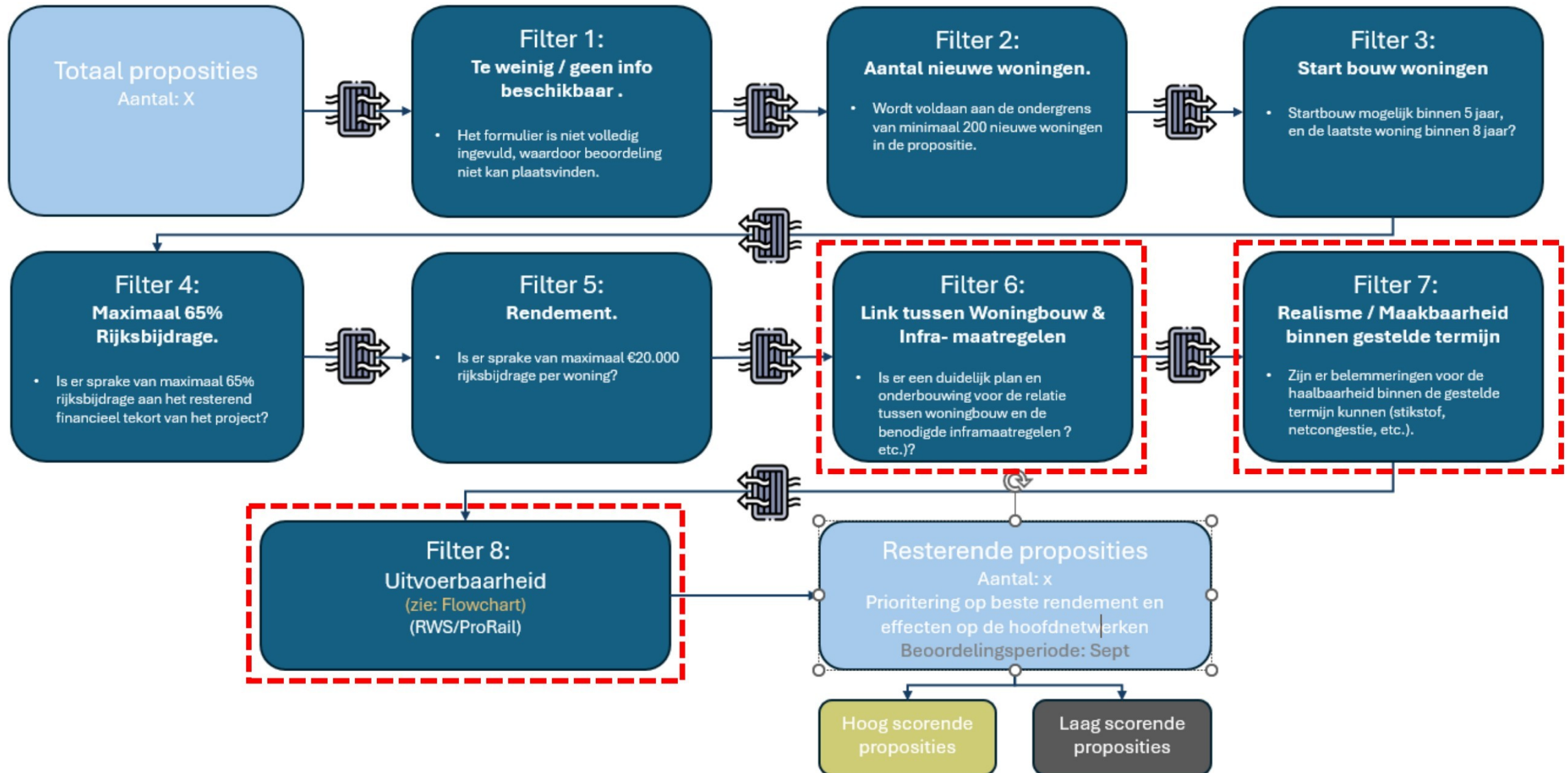
Kaders inzet € 2,5 miljard

- Middelen zijn bedoeld voor extra woningbouw, niet vullen van tekorten op bestaande projecten.
- Nadruk op snelheid en resultaten halen op de korte termijn.
- Zoeken naar het beste rendement (euro's per woning).
- Wens voor regionale spreiding van investeringen over Nederland.
- Afstemming tussen lenW en VRO over de inzet, zodat zo optimale benutting van de middelen plaatsvindt.

Binnengekomen voorstellen

- Er zijn 182 voorstellen voor de WoKT ingediend met een totale gevraagde rijksbijdrage van ongeveer € 2,4 miljard.
- Voor de grootschalige woningbouwgebieden is € 2,0 miljard aan infra maatregelen ingediend.
- De beschikbare middelen waren fors overschreden, scherpe keuzes en prioritering was nodig.

Criteria WoKT



Filter 6



Beoordeling per mobiliteitsmaatregel. Initiële beoordeling leidt tot indeling in drie 'ringen' en een score op een schaal van 1 t/m 5:

1. Duidelijk voorwaardelijk. Volgende criteria gelden:

- Directe hoofdontsluiting die er nu nog niet is of onvoldoende capaciteit/veiligheid heeft (score 5).
- Woningbouw zorgt voor belasting elders die doorstroming/veiligheid zodanig onder druk zet dat mitigatie nodig is. Maatregel richt zich daarop. Indicaties: capaciteit overschrijding en functie/vorm conflicten (score 4).
- Overig: noodzaak aangetoond bestemmingsplan/MER en onderliggend onderzoek. Zonder maatregel niet planologisch mogelijk (score 4).
- Fysieke noodzaak (ruimte vrijspelen) (score 4).

2. Enigszins voorwaardelijk, er is twijfel over de voorwaardelijkheid. Alleen als het echt nodig is om de locatie met enige kwaliteit en in die dichtheid te kunnen ontwikkelen. Dit blijkt uit:

- Secundaire ontsluiting (barrière wegnemen, meerzijdige ontsluitingen, netwerk compleet, et cetera) (score 3).
- Bredere dan directe ontsluiting om mobiliteitsmix tot stand te brengen. Kan ook noodzakelijk zijn in iets groter gebied. Criterium dan wel of maatregelen daarvoor ook zoden aan de dijk zetten (score 2).

3. In beginsel niet voorwaardelijk, onderbouwde uitzondering mogelijk als voorwaardelijkheid in andere aspecten zit (score 1).

- Overige redenen, argumentatie door aanvrager.

Filter 7 (1/2)



- De volgende elementen zijn geoperationaliseerd:

Filter 7					
Realisme / maakbaarheid binnen gestelde termijn					
Zijn er belemmeringen voor de haalbaarheid binnen de gestelde termijn kunnen (stikstof, netcongestie, etc.).					
Stikstof infra (beoordeling expert judgement, indien aanwezig 'belemmering', indien niet geconstateerd 'geen')	Stikstof woningbouw (beoordeling expert judgement, indien aanwezig 'belemmering', indien niet geconstateerd 'geen')	Netcongestie (beoordeling (expert judgement, indien aanwezig 'belemmering', indien niet geconstateerd 'geen')	Economie (beoordeling (expert judgement, indien aanwezig 'belemmering', indien niet geconstateerd 'geen')	Water en bodem (beoordeling (expert judgement, indien aanwezig 'belemmering', indien niet geconstateerd 'geen')	Overig (beoordeling expert judgement, indien aanwezig 'belemmering', indien niet geconstateerd 'geen')

- Vervolgens is een 'stappenplan' gevolgd om tot een eerste oordeel te komen. Bij twijfel en/of geconstateerde belemmering zijn experts op thema's geraadpleegd.
- Aanvullend op de analyse van de voorstellen zelf zijn met GIS-analyses de locaties van de voorstellen nader beoordeeld op de criteria stikstof (ligt het plan nabij een stikstofgevoelige locatie), netcongestie (ligt het plan in een gebied waar sprake is van een tekort aan netcapaciteit) en water en bodem (is sprake van mogelijke drinkwatertekorten).

Filter 7 (2/2)

- > Het oordeel per voorstel is uiteindelijk over de thema's gegeven. Dit oordeel is niet 'binair', maar op basis van score (1, 2, 3 of 1-5), zodat er mogelijkheid is tot prioritering op realisme/maakbaarheid KT. De toegekende score is mede gebaseerd op gesprekken die per landsdeel met verschillende beleidsafdelingen van het ministerie van IenW en het ministerie van VRO zijn gevoerd. De beoordeling op de vijf scores is als volgt opgebouwd:

Indeling in vijf groepen:

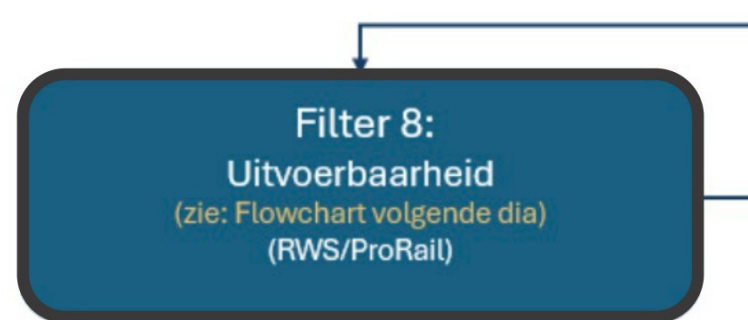
1	Duidelijk één of meer belemmeringen aanwezig en enkele mogelijke belemmeringen om woningbouw op korte termijn te realiseren
2	Eén belemmering aanwezig of op alle aspecten 'mogelijke belemmering' aanwezig
3	Drie tot vijf mogelijke belemmeringen aanwezig
4	Bijna geen (grote) belemmeringen aanwezig (cofinanciering milder beoordeeld)
5	In het geheel geen belemmeringen aanwezig

- > Voorstellen met score 1 en 2 zijn op dit filter afgevalen.

Filter 8

- Uitvoerbaarheidstoets door ProRail en/of Rijkswaterstaat.
- Beide organisatie hebben hun eigen werkwijze gevolgd. Resultaat is een Ja of Nee.

Filter 8	
Uitvoerbaarheid	
Is betrokkenheid (toets) door ProRail en/of Rijkswaterstaat nodig?	Toets door ProRail en Rijkswaterstaat
Te selecteren in drop-down menu (Nee, ProRail, Rijkswaterstaat, ProRail&Rijkswaterstaat), <i>volgt uit ingevulde propositieformulier</i>	Uit toets volgt een Ja / Nee (in te voegen) op uitvoerbaarheid



Operationalisatie criterium: effecten op de hoofdnetwerken...1

- Op basis van woningbouwlocatie en mobiliteitsmaatregelen.
- In basis gelijk aan GWG criterium bereikbaarheidswaarde 3C. Score 1 t/m 5:
 - 1-2 (sterke) verslechtering en geen/nauwelijks mitigerende maatregelen
 - 3 geen/nauwelijks verschil met de huidige situatie of gedeeltelijke mitigatie
 - 4 vrijwel volledige mitigatie
 - 5 verbetering autonome situatie

Bij de beoordeling spelen vier aspecten een rol:

- 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?

Operationalisatie criterium: effecten op de hoofdnetwerken...2

- Eerst impact woningen scoren (geeft score, 1, 2 ,3)
 - Impact met verwachte vervoerswijzemix uit B1 op knelpunten:
 - Als niet/nauwelijks relatie dan score 3. Dit is het geval als er geen IMA-knelpunt in de buurt ligt of als het IMA-knelpunt maar heel beperkt wordt belast op basis van vervoerswijzekeuze en afstand/oriëntatie.
 - Als beperkte relatie dan score 2. Dit is het geval als knelpunt maar beperkt wordt belast op basis van afstand/oriëntatie of maar beperkt wordt belast op basis van vervoerswijzekeuze.
 - Als grote relatie dan score 1. Dit is het geval als locatie op basis van afstand/oriëntatie duidelijk gericht is op een IMA-knelpunt en de vervoerswijzemix relatief veel bijdraagt aan dit knelpunt..
- Dan: 0-1-2 bonuspunten op basis van mobiliteitsmaatregelen:
 - + 1: mobiliteitsmaatregelen beogen via infra situatie hoofdnet te verbeteren, verwachte effect daarvan is dat probleemtoename door woningen grotendeels of geheel voorkomen wordt.
 - +1: flankerend beleid beoogt (mede)gebruik hoofdnet te ontlasten en aannemelijk dat dit leidt tot substantiële (minimaal kwart) shift. Alleen scoren als er zonder die maatregelen merkbare toename knelpunt verwacht mag worden.
 - +2: mobiliteitsmaatregelen beogen via infra situatie hoofdnet te verbeteren, verwachte effect daarvan is verbetering die verder gaat dan de autonome situatie.

Onderleggers:

- IMA-kaarten. Per landsdeel een kaart met daarop de WoKT-locaties met verwachte contour auto en OV.
- Verwachte vervoerswijzekeuze op basis van stedelijke nabijheid.

Afweegkader grootschalige woningbouwgebieden



Resultaten beoordeling

- Uit de beoordeling is een ambtelijk advies opgesteld dat aan de bewindspersonen van IenW en VRO is voorgelegd, gebaseerd op prioritering op rendement van de voorstellen die door alle filters heen zijn gekomen en bij grootschalig die goed scoren op basis van het afweegkader.
- Bij prioritering is bestuurlijk aangegeven ook extra in te zetten op woningbouw op korte termijn, via onder andere NPLV-gebieden en doorbraaklocaties. Dit zijn locaties waar er door diverse partijen wordt samengewerkt en een financiële afspraak leidt tot snellere aanleg van woningen.
- Dit heeft geleid tot meer toegekende aanvragen in de WoKT, en geen toekenning van de infra middelen voor de nieuwe grootschalige woningbouwgebieden.
- De nieuwe grootschalige gebieden krijgen wel Gebiedsbudget toegekend, om zo eerste stappen te zetten in de woningbouwontwikkeling.

Vervolg (1)

- In de BO's MIRT maken we wederkerige bestuurlijke afspraken over WoMo middelen.
- Verreweg de meeste afspraken volgen het plan van aanpak programmabeheersing. Over enkele infraprojecten met een WoMo-bijdrage zullen aanvullende randvoorwaarden en/of vervolgstappen voor uitwerking moeten worden afgesproken.
- SPUK-regeling:
 - Q1 2026 – SPUK-regeling finaliseren en consultatie
 - Q3 2026 – SPUK-regeling vaststellen, aanvragen indienen
 - Q4 2026 – Beschikkingen

Vervolg (2)

- We blijven met jullie in gesprek over de opgaven in de verschillende regio's.
- De niet-gehonoreerde voorstellen positief zijn beoordeeld op basis van de criteria en het afweegkader grootschalig nemen we mee in de formatievoorbereidingen voor een nieuw kabinet.