

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

Tijdelijke regeling specifieke uitkering mobiliteitspakketten ten behoeve van woningbouw

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

Hulpvragen

- **Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?**
Direct belanghebbenden zijn gemeenten en openbare lichamen binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Indirect belanghebbenden zijn ontwikkelaars en bouwers van woningen, aannemers van infrastructuur en nieuwe bewoners van te bouwen woningen.
- **Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?**
Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voert in overleg met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties de regeling uit.
- **Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?**
Gemeenten binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties zijn in de afgelopen jaren nauw betrokken in het inventariseren van benodigde maatregelen om woningbouw binnen deze gebieden te versnellen. In de BO's MIRT van 2022 en de BO's Leefomgeving van 2023 zijn op bestuurlijk niveau afspraken gemaakt over de maatregelen die nodig zijn, en de financiële bijdrage die het rijk hiervoor per woningbouwlocatie levert.

1. Wat is het probleem?

Hulpvragen

- a) Wat is het probleem?**
Er is in Nederland een tekort aan (betaalbare) woningen. De huidige woningbouwproductie is niet hoog genoeg om dit tekort op korte termijn in te lopen.
- b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?**
De bevolking groeit harder dan verwacht terwijl de bouw van (betaalbare) woningen om verschillende redenen achterblijft. Eén van die redenen is een tekort van financiële middelen voor mobiliteitsmaatregelen die noodzakelijk zijn om de woningbouw te

ontsluiten en bereikbaar te maken. Woningbouw vraagt van gemeenten forse investeringen in infrastructuur. Deze kosten kunnen gemeenten niet altijd volledig opbrengen dan wel verhalen op de projectontwikkelaar. Grondexploitaties voor woningbouw blijken anno 2020 – in meerderheid – financieel niet rendabel ([Stadkwadraat, Grondexploitaties: vijftien jaar dynamiek in gebiedsontwikkeling, 2021](#)). Gemeenten kunnen zelf de randvoorwaardelijke mobiliteitsmaatregelen om deze woningbouw te realiseren daarom niet op korte termijn financieren. Daardoor lopen woningbouwprojecten vertraging op of worden ze onuitvoerbaar. Deze randvoorwaardelijke maatregelen betreffen o.a. lokale en regionale mobiliteitsmaatregelen die nodig zijn om de woningen te ontsluiten zoals de aanleg van fietspaden, rotondes, mobiliteitshubs of de aanleg van OV-verbindingen. Daarop ziet de regeling die nu geconsulteerd wordt. Anderzijds kan dit gaan om gebiedsmaatregelen zoals aanpassingen in de openbare ruimte, maatregelen voor klimaatadaptatie of biodiversiteit, of het ver- of uitplaatsen van hindergevendende bedrijven voor woningbouw. De 'Tijdelijke regeling specifieke uitkering gebiedsbudget' van de minister van BZK ziet toe op de financiering van deze gebiedsmaatregelen.

c) Wat is de omvang van het probleem?

Uit de meeste recente PRIMOS prognose van ABF-research (Kamerstuk 32847-1071) blijkt dat het tekort aan woningen is opgelopen en dat voor een evenwichtige situatie op de woningmarkt per 2031 (2% tekort), er 981.000 nieuwe (betaalbare) woningen nodig zijn in de periode 2022 tot en met 2030. Grondexploitaties voor woningbouw blijken anno 2020 – in meerderheid – financieel niet rendabel. Het probleem speelt in een groot deel van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

Het huidige beleid is gericht op het financieren van tekorten op woningbouwplannen met bijvoorbeeld de regeling Woningbouwimpuls 2020 (BZK) en het financieren van bovenplanse infrastructuur met de 'Regeling specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur' (IenW). De Woningbouwimpuls moet bijdragen aan het sneller beschikbaar komen van meer betaalbare woningen. Op basis van de tussenevaluatie Woningbouwimpuls kan worden gesteld dat de Woningbouwimpuls zowel leidt tot een versnelling van plannen als tot meer woningen en meer betaalbare woningen (Kamerstuk 32847-748). Tevens blijkt op basis van de gemiddelde bijdrage die in de eerste twee tranches van de Woningbouwimpuls door gemeenten wordt gevraagd, dat met de beschikbare middelen de realisatie van beduidend meer woningen kan worden ondersteund dan waar aanvankelijk van werd uitgegaan. Hieruit blijkt dat het financieel ondersteunen van woningbouwplannen door het Rijk bijdraagt aan het versneld realiseren van woningbouwplannen. De regeling specifieke uitkering woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur' die in oktober 2023 in werking is getreden heeft tot doel om gemeenten in staat te stellen bovenplanse infrastructurele voorzieningen te realiseren zodat op locaties in heel Nederland op korte termijn grootschalige woningbouw kan plaatsvinden. Een evaluatie van deze regeling heeft nog niet plaatsgevonden.

e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)?

Wat rechtvaardigt overheidsinterventie? Het is van nationaal belang om op korte termijn voldoende (betaalbare) woningen te realiseren en de daarbij benodigde bereikbaarheid te garanderen. Overheidsingrijpen is nodig om de mobiliteitsmaatregelen te kunnen financieren, die randvoorwaardelijk zijn voor het bouwen van de benodigde woningaantallen in de periode tot en met 2030, maar waarvoor gemeenten onvoldoende financiële middelen ter beschikking hebben. Daarmee kan de overheid de druk op de woningmarkt verlichten. Als de overheid niet ingrijpt dan kunnen de benodigde mobiliteitsmaatregelen niet of niet volledig worden uitgevoerd, waardoor de woningbouw die daarvan afhankelijk is niet of niet volledig gerealiseerd kan worden. Daardoor loopt het tekort aan woningen verder op.

2. Wat is het beoogde doel?

Hulpvragen

a) Wat zijn de beleidsdoelen?

Deze ministeriële regeling heeft tot doel om gemeenten in staat te stellen om mobiliteitsmaatregelen te realiseren die noodzakelijk zijn om woningbouw tot en met 2030 plaats te laten vinden binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties.

b) Aan welke duurzame ontwikkelingsdoelen (sustainable development goals, SDG's) en brede welvaartsuitkomsten dragen de doelen bij?

Het vergroten van het aantal (betaalbare) woningen in combinatie met het stimuleren van duurzame mobiliteit draagt bij aan het Brede welvaartsdoel 5 (Ruimtelijke samenhang en -kwaliteit), dat overeenkomt met SDG 11 (Duurzame steden en gemeenschappen). Ook draagt het bij aan SDG's 9 (Industrie, Innovatie en infrastructuur) en 13 (Klimaat). Het op grote schaal uitbreiden van het aantal (betaalbare) woningen zorgt voor het verbeteren van de 'toegang tot adequate woning' en 'veilige, inclusieve gezonde steden en dorpen' (SDG 11). De mobiliteitsmaatregelen die daarvoor nodig zijn stimuleren duurzame mobiliteit (verplaatsingen per fiets, te voet, met het ov of ketenmobiliteit) door investeringen in verbindingen voor langzaam verkeer en mobiliteitshubs in combinatie met nabijheid van voorzieningen. Dit voorziet in 'veilige, betaalbare, toegankelijke en duurzame vervoerssystemen voor iedereen, waarbij de verkeersveiligheid verbeterd wordt, met name door het openbaar vervoer uit te breiden' (SDG 11) en de 'ontwikkeling van kwalitatieve, betrouwbare, duurzame en veerkrachtige infrastructuur, met inbegrip van regionale en grensoverschrijdende infrastructuur, ter ondersteuning van de economische ontwikkeling en het menselijk welzijn, met klemtoon op een betaalbare en billijke toegang voor iedereen' (SDG 9). Tot slot levert dit ook een bijdrage aan het op korte termijn beperken van de schadelijke impact van autogebruik op het milieu. Dit sluit aan op de SDG 13 (klimaat) 'Neem dringend actie om klimaatverandering en haar impact te bestrijden'.

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

Hulpvragen

a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

Als Rijk meefinancieren van de benodigde mobiliteitsmaatregelen, zodat de randvoorwaarden voor grootschalige woningbouw worden ingevuld en een positieve bijdrage wordt geleverd aan de bereikbaarheidsopgaven op het hoofdspoor en het hoofdwegennet en aan de lokale en regionale bereikbaarheid.

b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

Via een specifieke uitkering een financiële rijksbijdrage leveren aan het realiseren van de benodigde mobiliteitsmaatregelen binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties.

c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?

Het bieden van financiële middelen, zodat gemeenten activiteiten kunnen uitvoeren (het realiseren van de benodigde maatregelen), zodat de beoogde resultaten kunnen worden behaald (het bouwen van ca. 257.000 (betaalbare) woningen in de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties), waarmee operationele doelen kunnen worden behaald (het bouwen van 900.000 woningen t/m 2030 en het beperken van de bereikbaarheidsknelpunten op het hoofdspoor- en hoofdwegennet), wat bijdraagt aan de strategische doelen (woningtekort verminderen en bereikbaarheid verbeteren).

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

Hulpvragen

a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

Door een rijksbijdrage te leveren, kunnen mobiliteitsmaatregelen worden uitgevoerd. Het gevolg hiervan is dat nieuwe woningbouwlocaties binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties kunnen worden ontsloten en dat een bijdrage wordt geleverd aan het beperken van de bereikbaarheidsknelpunten op het hoofdspoor en -wegennet.

b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?

Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het geen gevolgen voor de regeldruk heeft.

5. Wat is de voorkeursoptie?

Hulpvragen

a) Wat is het voorstel?

Er is gekozen voor financiële sturing via een specifieke uitkering, omdat gemeenten binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties zelf onvoldoende middelen hebben om in de periode tot en met 2035 mobiliteitsmaatregelen te financieren, die randvoorwaardelijk zijn voor de bouw van voldoende woningen binnen deze woningbouwgebieden in de periode tot en met 2030.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regedruk](#) en [handhaving](#));
- brede maatschappelijke impact?

Gemeenten hebben aangegeven dat de beoogde maatregelen nodig zijn om woningbouw te realiseren. De doeltreffendheid en doelmatigheid van de maatregelen is beoordeeld bij de verdeling en prioritering van de middelen. Dit is de uitkomst van een breed afweegproces waarbij gebruik is gemaakt van het afweegkader voor middellange termijn Woningbouw en Mobiliteit (Kamerstuk 35925-A-76) en de netwerkanalyse woningbouw (Kamerstuk 36200-A-78). Ook heeft regionale afstemming en integratie met afspraken en conclusies uit lopende MIRT-processen plaatsgevonden en heeft de evenwichtigheid van de verdeling van de middelen over het land een rol gespeeld. Doel van het afweegkader was om gezamenlijk (Rijk en regio) te komen tot een integrale, doelmatige en maatschappelijk kosteneffectieve afweging van samenhangende investeringen in OV-schaalsprongen en mobiliteitspakketten met stedelijke bereikbaarheids-maatregelen, om woningbouw te realiseren in de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties (Kamerstuk 34682-177).

De uitvoerbaarheid van de maatregelen én de woningbouw is uitgebreid besproken met de gemeenten die gebruik kunnen maken van deze regeling. Wanneer de beoogde maatregelen en woningbouwproductie niet voor de gestelde deadline behaald zou kunnen worden, is de maatregel afgefallen in het proces, en niet meegenomen in deze regeling. Om de doelmatigheid van de mobiliteitsmaatregelen te waarborgen is het beheersingsprogramma Woningbouw en Mobiliteit opgesteld. Hierin is onder andere opgenomen hoe de risico's worden beheerd en wat voor governance structuur er zal worden gehanteerd. Wijzigingen in de uitvoering van de afspraken worden zo op een zorgvuldig manier tussen Rijk en Regio besproken en afgestemd. De brede maatschappelijke impact is groot, omdat we op deze manier het woningtekort t/m 2030 kunnen verkleinen en tegelijkertijd de bereikbaarheid van zowel de te realiseren woningbouwlocaties als de omliggende stad en regio kunnen verbeteren.

c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

Het risico bestaat dat gemeenten de woningen of de maatregelen niet of niet geheel voor de gestelde deadline weten te realiseren. Als dit het geval is, kan de Minister ultimo besluiten de middelen terug te vorderen.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

De wijze waarop het beleid wordt gemonitord staat beschreven in het 'Plan van Aanpak Beheersing programma Woningbouw en Mobiliteit.' (bijlage bij Kamerstuk 34682-173). In lijn met de opdracht in het coalitieakkoord meten we output (bijvoorbeeld bovenplanse infrastructuur ontsluiting) en niet outcome (bijvoorbeeld impact op het woningtekort). 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 gemaakte afspraken wordt voldaan (zoals realisatie pakket voor ontsluiting, aandeel betaalbare woningen), worden ook (technische, juridische, financiële, politiek-bestuurlijke en maatschappelijke) risico's en kansen opgehaald en inzichtelijk gemaakt. Hierbij gaat het om mogelijke problemen die zich tijdens de gebiedsontwikkeling en de realisatie van de mobiliteitsprojecten voor kunnen doen, bijvoorbeeld op het gebied van de ruimtelijke randvoorwaarden of economische omstandigheden. 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.